SKRZYDLATA POLSKA

NR 27 (730) • 4. VII. 1965 r. • ROK XXI/XXXV • CENA ZŁ 2

ANGLIA PODBITA

Podchorążowie

„WILGA" samolot dla spadochroniarzy

Foto: BERNARD KOSZEWSKI



MISTRZ SWIATA JAN WRÓBLEWSKI

Serdeczne powitanie szybowników po powrocie z Anglii

18 CZERWCA 1965. Dochodziła godzina 13,30. Wśród dużej grupy osób oczekującej przyjazdu polskiej ekipy szybowcowej z mistrzostw świata w Anglii na granicy w Świecku, w rejonie Słubic, znajdowali się przedstawiciele ZG Aeroklubu PRL, miejscowych władz, aeroklubów, których członkami są czterej nasi piloci, Centrum Szybowcowego, harcerzy, prasy, radia i telewizji, w tym „Skrzydlatej Polski".

Wtem wszystkich elektryzuje wiadomość: jadą. Nasze głowy zwracają się ku granicy NRD. Po chwili sławni szybownicy są wśród nas. Następują wzruszające powitania i gratulacje. Członkowie ekipy otrzymują dużo, dużo kwiatów. Fotoreporter lotniczy Bernard Koszewski wykonuje zdjęcia i filmuje. Gorączkowo również pracuje Andrzej Ziemiński — operator telewizji. Po załatwieniu formalności celnych piloci dzielą się pierwszymi wrażeniami z mistrzostw. Potem następuje entuzjastyczne powitanie ekipy przez harcerzy hufca żarskiego, spotkanie z nimi oraz wspólna fotografia.

Z kolei ekipa zostaje zaproszona przez Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej i Aeroklub Ziemi Lubuskiej do Zielonej Góry, gdzie w popularnej „Palmiarni" wydano przyjęcie na cześć naszej ekipy. Gospodarzami są przewodniczący WKKF Eugeniusz Wasiak i wiceprzewodniczący WKKF Jan Szmańda oraz prezes Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. W przemówieniach padają słowa uznania pod adresem naszych pilotów, kończące się toastami. Potem kierunek — Leszno.



Na kilka kilometrów przed lotniskiem sznur samochodów ekipy pilotuje antyczny już samochodzik z napisem: „Myśmy na to liczyli". Przed wjazdem do Centrum następuje powitanie kierownika ekipy przez instruktora Józefa Młocka. Słychać huk wystrzałów. Ku granatowemu niebu wznoszą się jedna po drugiej rakiety. Jeszcze tego samego dnia kierownik Centrum mgr inż. Irena Zabiełło zaprasza ekipę na kolację, podczas której szybownicy dzielą się wrażeniami z mistrzostw.



Nazajutrz, o godzinie 9 rano w Domu Kultury, nastąpiło spotkanie z młodzieżą leszczyńską, które cechował entuzjazm i ogromne zainteresowanie. Przemawiał i spotkanie prowadził wiceprzewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Lesznie mgr Edmund Jankowski. Ponadto zabierali głos: Tadeusz Rejniak, Jan Wróblewski, Edward Makula i Józef Dankowski. Warto dodać, iż na scenie ustawiono szybowiec Jana Wróblewskiego, na którym wywalczył on w Anglii tytuł mistrza świata. Jego „Fokę" udekorowano wieńcem laurowym (patrz zdjęcie). Wystąpienia pilotów, a przede wszystkim Jana Wróblewskiego, młodzież przerywała długotrwałymi oklaskami. Zresztą owacjom na cześć szybowników nie było końca.

Tego samego dnia w godzinach południowych członkowie ekipy rozjechali się do swych domów. (m)

Fot. B. Koszewski

MIROSŁAW NALEPA (Rzeszów) ZWYCIĘŻYŁ W I KZS

W niedzielę 20 czerwca br. na lotnisku w Lisich Kątach odbyło się uroczyste zakończenie I Krajowych Zawodów Szybowcowych (II ligi), na które obok przedstawicieli miejscowych władz partyjnych i administracyjnych, opiekunów z ZMS-u i skarbnika ZG APRL mgra inż. Wiktora Leji przybył również mistrz świata Jan Wróblewski. Zwycięzcy otrzymali nagrody, a wszyscy uczestnicy pamiątki z Grudziądzkich Zakładów Przemysłu Gumowego.

Rozegrano ogółem pięć konkurencji. Wszyscy piloci latali na monotypie „Mucha Standard", wyposażonym w radiostacje pokładowe RS-2. Warunki atmosferyczne w okresie zawodów były na ogół słabe. Cała impreza odbywała się przy maksymalnym wykorzystaniu możliwości lisiokąckiej szkoły (niejako w ramach turnusu), w celu uniknięcia dodatkowych kosztów.

Zgodnie z regulaminem lig szybowcowych, na podstawie I KZS do przyszłorocznych mistrzostw Polski zakwalifikowali się następujący piloci: 1. **Mirosław Nalepa** (Rzeszów) — 112,85 pkt. 2. **Zygmunt Gumiński** (Warszawa) — 95,5 pkt. 3. **Stanisław Marliński** (Częstochowa) — 92,3 pkt. 4. **Zbigniew Żółkoś** (Bydgoszcz) — 87,3 pkt. 5. **Zenon Skolski** (Jel. Góra) — 86,1 pkt. 6. **Wojciech Mozdyniewicz** (Nowy Targ) — 84,7 pkt. 7. **Wiesław Zarycki** (Łódź) — 81,9 pkt. 8. **Czesław Mankiewicz** (Warszawa) — 81,7 pkt. 9. **Sławomir Kwiatkowski** (Katowice) — 79,85 pkt. i 10. **Tadeusz Bułat** (Katowice) — 79,7 pkt.

W dniu 18 czerwca odbyła się ostatnia, piąta konkurencja I KZS. Był nią docelowy przelot prędkościowy po trasie łamanej Lisie Kąty — Nowa Karczma — Gdańsk. Cel osiągnęło 13 zawodników. Zwyciężyli ex aequo Mirosław Nalepa i Sławomir Kwiatkowski — 24,75. Dalsze miejsca w tej próbie zajęli: 3. Wojciech Mozdyniewicz — 23,1 pkt. 4. Tadeusz Bułat — 22,0 pkt i 5. Czesław Mankiewicz — 20,9 pkt. (p)

CO SŁYCHAĆ W „LOCIE"?

W dniu 3 lipca br. na mapie regularnych połączeń zagranicznych Polskich Linii Lotniczych LOT przybyła nowa linia. W dniu tym po raz pierwszy samolot „Viscount-804" połączył Warszawę z Helsinkami. Połączenie lotnicze tych miast będzie odbywało się raz w tygodniu: w soboty — odlot z Warszawy o godz. 8.00, przylot do Helsinek przez Sztokholm o godz. 14.00. Odlot ze stolicy Finlandii o godz. 15.20 i przylot do Warszawy o godz. 19.20. Dzięki nowemu połączeniu znacznie skróciła się trasa, a także czas podróży z obu stolic skandynawskich do Warszawy. Jak wiadomo bowiem, do tej pory Sztokholm posiadał połączenie przez Kopenhagę, a czas przelotu wynosił 4 godz. 40 minut, natomiast czas przelotu na nowej linii wynosi 2 godz. 50 minut.

*

Tytułem próby Biura Obsługi Ruchu Turystycznego PTTK w Krynicy, Nowym Targu i Nowym Sączu prowadzą rezerwację miejsc na samoloty PLL LOT w ruchu krajowym.

*

Baza PLL LOT, zaopatrująca w paliwo samoloty LOT-u oraz towarzystw zagranicznych lądujących w Warszawie, powiększyła się ostatnio o dwie autocysterny marki Fiat. Mają one pojemność 25 000 litrów oraz posiadają specjalne urządzenia, np. oddzielacze wody z paliwa.

(KOP)

Na zdjęciu: samolot LOT-u „Viscount-804", który łączy m.in. Warszawę z Helsinkami.
Foto: M. Kobrzyński



Z OKAZJI XX-LECIA

DZIENNIKARZE Z WIZYTĄ W DĘBLIŃSKIEJ „SZKOLE ORLĄT"

Z okazji jubileuszu XX-lecia powojennego istnienia i dwudziestolecia pierwszej promocji w Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie, dziennikarze warszawscy z prasy, radia i telewizji odwiedzili 22 czerwca br., na zaproszenie Inspektoratu Lotnictwa, dęblińską „Szkołę orląt". W wycieczce lotniczej (dwoma samolotami) wziął udział zastępca kierownika Biura Prasy KC PZPR — Józef Siemek.

Po przybyciu do OSL dziennikarzy stołecznych powitał komendant szkoły płk pil. Józef Kowalski. Z pięknymi tradycjami i bogatym dorobkiem dęblińskiej szkoły zapoznali dziennikarzy na konferencji prasowej: Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski i komendant OSL. Potem odbyły się pokazy lotnicze, w czasie których wychowankowie szkoły zademonstrowali przedstawicielom prasy, radia i telewizji wyższy pilotaż na samolotach szkolno - treningowych TS-8 „Bies" i odrzutowym TS-11 „Iskra", a także na śmigłowcu SM-1 i myśliwcu odrzutowym typu Lim-2. Wśród uczestników pokazów znajdował się m. in. ppłk pil. Zdzisław Plezia, absolwent pierwszej dęblińskiej promocji w 1945 r.

W czasie swego pobytu w OSL w Dęblinie dziennikarze zapoznali się również ze szkoleniem i warunkami bytowymi podchorążych oraz zwiedzili pomieszczenia szkoły. Na zakończenie wycieczki obejrzeli występ zespołu estradowego Wojsk Lotniczych „Eskadra".

Obszerniej o dęblińskiej „Szkole Orląt" i jej bogatym dorobku napiszemy w następnych numerach. (yy)

Na zdjęciu: Widok na budynek wydziału szkolenia w OSL w Dęblinie.



POLSKA RAKIETA METEOROLOGICZNA „METEOR" uzyskała wysokość 37 km

16 czerwca 1965 r. o godzinie 13,00 wystrzelono w rejonie Ustki na Pomorzu polską rakietę meteorologiczną „Meteor", przeznaczoną do badania górnych warstw atmosfery.

Przygotowania do wystrzelenia „Meteora" trwały około 3 lat. W tym czasie zespół specjalistów z Instytutu Lotnictwa w Warszawie dokonał wielu prób, które w rezultacie doprowadziły do opracowania rakiety o pułapie ponad 35 km.

„Meteor" jest rakietą dwustopniową o ciężarze 32 kG. Długość całkowita — 2,5 m. Rakieta zawiera w swej górnej części dipole, czyli małe igiełki, które po osiągnięciu przez „Meteora" określonej wysokości są wyrzucane na zewnątrz tworząc gęsty obłok. Lot rakiety i obłok dipoli rozwiewanych przez wiatr są śledzone przez naziemne stacje radiolokacyjne.

„Meteor" rozwinął prędkość rzędu 1 100 m/sek, a po upływie sześćdziesięciu kilku sekund od chwili startu stacje radiolokacyjne podały wiadomość o spełnieniu przez rakietę wyznaczonego zadania. „Meteor" uzyskał wysokość 37 km. Polska rakieta meteorologiczna ma m.in. służyć do badania prędkości i kierunku wiatru na różnych wysokościach.

Obecnie twórcy pierwszej polskiej rakiety meteorologicznej pracują nad nową konstrukcją. Będzie to większa i ulepszona rakieta o znacznie wyższym pułapie lotu.

Udane próby z „Meteorem" są poważnym osiągnięciem polskich konstruktorów i naukowców. Dodajmy, że podobne doświadczenia z rakietami meteorologicznymi są obecnie przeprowadzane jedynie w niewielu krajach świata.

W SKRÓCIE

W WARSZAWIE odbyła się 11 czerwca br. krajowa narada działaczy Wojewódzkich Komitetów Koordynacyjnych Społecznej Działalności Obronnej, poświęcona podsumowaniu dotychczasowej ich działalności oraz omówieniu zamierzeń na najbliższy okres w zakresie rozwijania społecznych form ludowej obronności, głównie zaś tworzenia i umacniania terenowych i zakładowych oddziałów samoobrony.

W czasie narady stwierdzono, że w ciągu minionych dwóch lat zorganizowanej współpracy w zakresie społecznej działalności obronnej prowadzonej przez Ligę Obrony Kraju, Polski Czerwony Krzyż, Terenową Obronę Przeciwlotniczą, Komendę Główną Straży Pożarnych, Związek Ochotniczych Straży Pożarnych, Aeroklub PRL, Ochotniczą Rezerwę Milicji Obywatelskiej i Związek Harcerstwa Polskiego, idea tworzenia terenowych i zakładowych oddziałów samoobrony uzyskała w społeczeństwie zrozumienie i powszechne poparcie. W planach działania na najbliższy okres uczestnicy narady wysunęli jako główne zadanie tworzenie nowych oddziałów samoobrony oraz rozszerzenie udziału oficerów rezerwy w ich pracach i szkoleniu.

*

W OLSZTYNIE odbyły się w dniach 1—12 czerwca br. I zawody szybowcowe o Puchar Warmii i Mazur ufundowany przez WKKFiT oraz miejscowy aeroklub. Patronat nad zawodami objął Zarząd Wojewódzki ZMS. Startowało 10 pilotów z Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Olsztynie oraz po jednym z Białegostoku i Włocławka. Zwyciężył T. Farsewicz z Olsztyna, przed T. Mikołajczykiem z Włocławka i H. Rozwadowskim.

*

W WIEDNIU odbyły się 13 czerwca br. międzynarodowe zawody balonowe zorganizowane przez Aeroklub Austrii, w których brała także udział załoga: pil. Stefan Makne i Józef Woźniak, startująca na balonie „Polonez". Nasi baloniarze odnieśli duży sukces, zajmując w tej imprezie 1 miejsce (przelecieli największą odległość — 52,6 km) i zostawili za sobą załogi: francuską, szwajcarską, zachodnioniemiecką i holenderską. Gratulujemy.

*

W DNIACH 15 i 16 czerwca br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Komisji Organizacji Muzeum Lotnictwa i Budowy Domu Lotnika działającej przy APRL, na którym — obok spraw bieżących — przyjęto koncepcje docelową Ośrodka Popularyzacji Techniki Lotniczej i Astronautycznej (muzeum lotnictwa i astronautyki).

*

W WOJSKACH Lotniczych podjęto pożyteczną akcję zagospodarowania poboczy lotnisk. Ma ona charakter zorganizowanej masowej akcji. Jej cechą charakterystyczną jest różnorodność form zagospodarowania, poczynając od powierzchni gruntów przekazywanych administracji lasów państwowych do zalesienia, poprzez grunty przekazywane radom narodowym w stałe lub czasowe użytkowanie rolnicze.

*

NAKŁADEM Państwowego Wydawnictwa Rolnictwa i Leśnictwa ukazała się broszura Leszka Wiśniewskiego pt. „Stosowanie samolotów w rolnictwie" (str. 96, cena 8 zł.).



POLSKA Z LOTU PTAKA

ZAMOŚĆ. Jedno z najstarszych, najpiękniejszych miast południowowschodniej Polski. Na zdjęciu: Fragment Rynku Wielkiego. Foto: A. Kaczkowski, R. Mystkowski

ECHA

LEPIEJ NIŻ W ARGENTYNIE

Z paszczy brytyjskiego lwa — można by powiedzieć — nasi szybownicy wywieźli cenne zwycięstwo. Ogromny sukces polskich szybowników na tegorocznych mistrzostwach świata w Wielkiej Brytanii należy do największych osiągnięć w historii szybownictwa polskiego. Tak zresztą pisałem zawsze po każdych mistrzostwach świata, w których brali udział Polacy. I chyba nigdy nie przesadzałem. Jeżeli przyjrzymy się bowiem uważniej wynikom naszych reprezentantów, osiąganym na kolejnych mistrzostwach świata, a biorą oni udział w tych imprezach już po raz piąty z rzędu (nie licząc przedwojennego startu na zawodach w Niemczech w 1937 r.), to nietrudno stwierdzić, że bilans startów polskich szybowników w każdych kolejnych mistrzostwach jest coraz lepszy. Aby to bardziej unaocznić, ująłem ten bilans w punktacje, przeprowadzając obliczenia według systemu olimpijskiego (tzn. za zajęcie pierwszego miejsca — 7 punktów, za drugie miejsce — 5 pkt, trzecie — 4 pkt, czwarte — 3 pkt, piąte — 2 pkt, i szóste miejsce — 1 pkt). I tak:

W 1956 r. na mistrzostwach we Francji (St. Yan) M. Gorzelak zajął 3 miejsce w kategorii szybowców jednomiejscowych, a załoga Nowotarski — Sandauer uplasowała się na 6 miejscu w kategorii szybowców dwumiejscowych. Nasi reprezentanci zdobyli więc następujące punkty: 4 + 1 = 5 pkt.

W 1958 r. na mistrzostwach w Lesznie A. Witek zdobył w klasie standard, jako pierwszy Polak, tytuł mistrza świata. E. Makula był piąty w klasie otwartej, a J. Wojnar szósty w klasie standard. Uzyskano punktów: 7 + 2 + 1 = 10 pkt.

W 1960 r. na mistrzostwach w NRF (Kolonia) E. Makula został wicemistrzem świata w klasie otwartej, J. Popiel zajął trzecie miejsce w tej samej klasie, a A. Witek był trzeci w klasie standard. Punktacja: 5 + 4 + 4 = 13 pkt.

W 1963 r. na mistrzostwach w Argentynie (Junin) wielki triumf odnieśli nasi piloci (nie zanotowali takiego dotychczas piloci żadnego kraju): w klasie otwartej E. Makula zdobył tytuł mistrza świata, a J. Popiel został wicemistrzem świata. Zdobyli więc punktów: 7 + 5 = 12 pkt.

W 1965 r. mistrzostwa w W. Brytanii (South Cerney). Wszyscy polscy reprezentanci uplasowali się w obydwu klasach w pierwszej czwórce zawodników. W klasie otwartej Jan Wróblewski został mistrzem świata, a E. Makula zajął 4 miejsce; w klasie standard Fr. Kępka był trzeci, a J. Popiel — czwarty. Punktacja tych mistrzostw: 7 + 3 + 4 + 3 = 17 pkt.

Z tego wyliczenia otrzymujemy następujące zestawienie:

1956 (Francja)	— 5	punktów
1958 (Polska)	— 10	„
1960 (NRF)	— 13	„
1963 (Argentyna)	— 12	„
1965 (W. Brytania)	— 17	„

Jak z tego widać, sukces naszych szybowników w Anglii jest ogromny. Była to najlepsza ekipa narodowa na mistrzostwach, co wykazuje m. in. również poniższa nieoficjalna punktacja zespołowa, przeprowadzona według tego samego olimpijskiego systemu:

1. Polska	— 17	punktów
2. NRF	— 9	„
3. Francja	— 7	„
4. Szwajcaria	— 5	„
5. W. Brytania	— 3	„
6. Jugosławia	— 2	„
7. USA	— 1	„

Dodajmy do tego i to, że startując zaledwie pięć razy w mistrzostwach świata polscy szybownicy zdobyli ogółem:

3 tytuły mistrzów świata (Witek, Makula, Wróblewski),

2 tytuły I wicemistrzów świata (Makula, Popiel),

4 tytuły II wicemistrzów świata (Gorzelak, Popiel, Witek, Kępka),

2 razy zajęli czwarte miejsca (Makula, Popiel),

1 raz zajęli piąte miejsca (Makula),

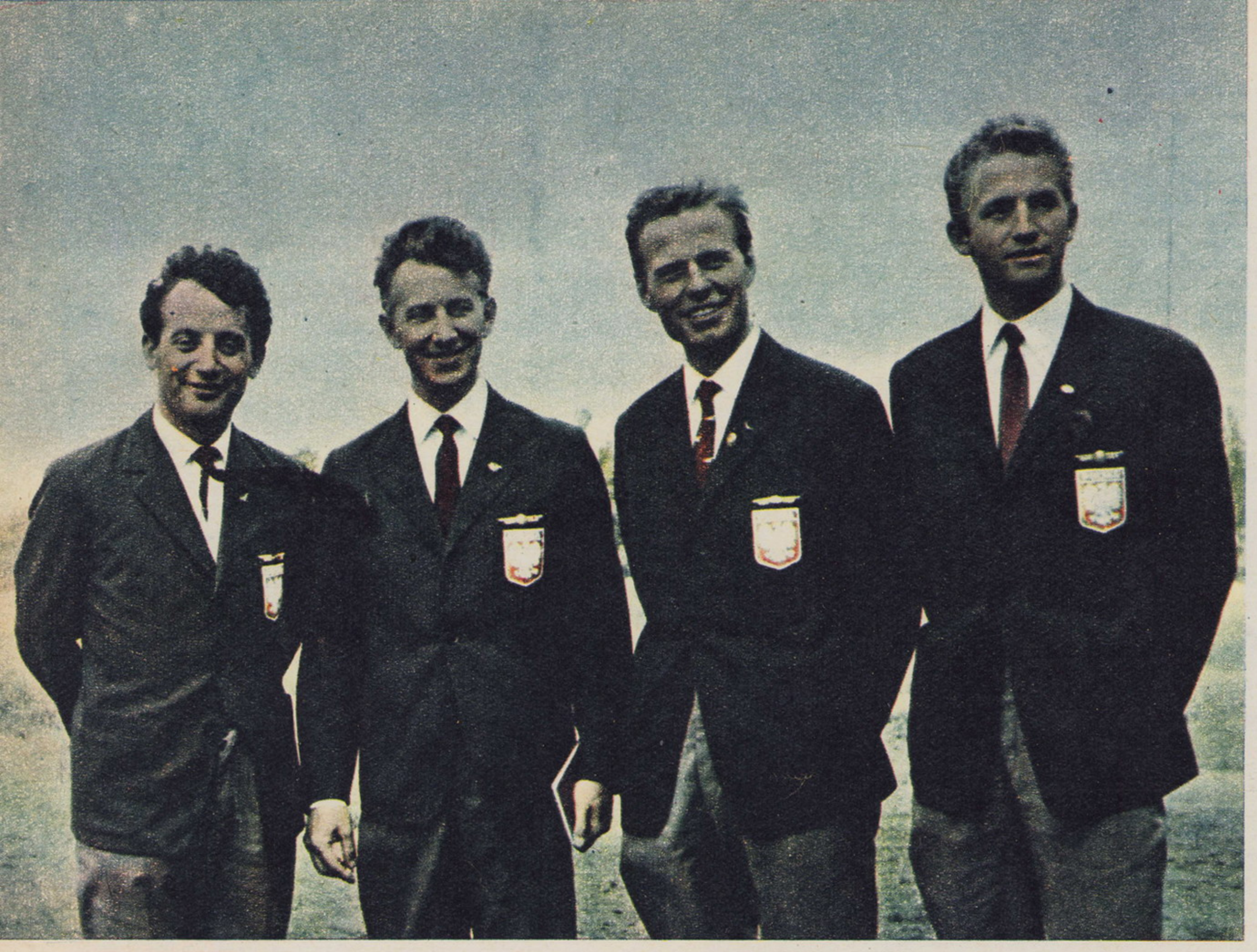
2 razy zajęli szóste miejsca (Wojnar, Nowotarski — Sandauer).

Nie ma takiego drugiego kraju na świecie, którego szybownicy mogliby poszczycić się w okresie zaledwie dziesięciu lat, uczestnicząc tylko w pięciu mistrzostwach, tak niebywałymi osiągnięciami. Najstarszy stażem z naszych reprezentantów — E. Makula — potrafił przez cztery mistrzostwa (w okresie 1958—1965) znajdować się stale w ściśle czołowej grupie zawodników, nie schodząc nigdy poniżej piątego miejsca, to samo dotyczy J. Popiela, który przez trzy mistrzostwa nie zszedł poniżej czwartej lokaty. Te wszystkie znakomite sukcesy polskich szybowników w ostatnich latach są bez precedensu w historii lotnictwa polskiego, a przyrównać je można jedynie do zwycięstw polskich pilotów w zawodach o puchar Gordon-Bennetta i w tzw. Challenge'u, rozgrywanych w okresie międzywojennym.

Ale, wracając do ogromnego sukcesu w Anglii, trzeba koniecznie podkreślić, że jest on tym cenniejszy przede wszystkim dlatego, ponieważ nasi reprezentanci startowali przecież na seryjnych szybowcach typu „Foka-4", podczas gdy nasi groźni rywale mieli w większości sprzęt prototypowy, przystosowany specjalnie do warunków angielskich (np. Niemcy). Ktoś dowcipnie porównał to w ten sposób: to tak, jakby w wyścigu samochodowym jeden z zawodników jechał na normalnym BMW, a drugi — na wyścigowym Jaguarze. Nie ma co ukrywać: „Foki" były rewelacją, ale na mistrzostwach w NRF (1960). A swoją drogą, tak przy okazji, chciałoby się wiedzieć, jak to będzie z tym sprzętem zawodniczym dalej... za dwa, trzy, cztery lata?

Myślę, że nie dostaniemy jednak zawrotu głowy od sukcesów. Przeciwnie, powinno to wzmóc jeszcze bardziej nasze wysiłki w dalszym rozwijaniu pięknego sportu szybowcowego, zwłaszcza, iż stale groźni rywale światowi nie stoją przecież w miejscu.

Ikarus



Oto autorzy wielkiego sukcesu naszej ekipy na mistrzostwach w South Cerney (od lewej): Jerzy Popiel — 4 miejsce w klasie standard, Edward Makula — 4 miejsce w klasie otwartej, Jan Wróblewski — 1 miejsce w klasie otwartej i tytuł mistrza świata, Franciszek Kępka — 3 miejsce w klasie standard i tytuł II wicemistrza świata.

ANGLIA PODBITA!

JERZY POMIANOWSKI

WORLD GLIDING CHAMPIONSHIPS 1965

Z niepokojem oczekiwaliśmy pierwszych wieści z South Cerney. Niespotykana dotąd liczba konkurentów i to wszystko światowej marki pilotów, kapryśna angielska pogoda i latające orchidee rywali — nawet najbardziej zagorzałych entuzjastów wstrzymywały przed optymistycznymi horoskopami. Choć więc nosiliśmy w sercu — przyznajmy to szczerze — nadzieję na sukcesy naszych szybowników, nikt głośno na ten temat się nie wypowiadał.

Długo przeglądaliśmy listę startową. Wśród 41 pilotów zgłoszonych do klasy otwartej nie było „płotek". „Boet" Dommisse, reprezentujący Południową Afrykę, to aktualny rekordzista świata na trójkącie 500 km (107,12 km/h!). Amerykanin Richard Johnson przez wiele lat nie pobity w przelocie otwartym, najgroźniejszy rywal Makuli w Junin. Wierietiennikow i Czuwikow — słynni od wielu lat szybownicy radzieccy. Ciril Križnar — mistrz Jugosławii. Rudolf Hossinger — eksmistrz świata. Niemcy Spänig i Kuntz — starzy międzynarodowi wyjadacze. Znający na wylot swą wyspę i warunki pogodowe przedstawiciele gospodarzy — William-son i Goodhart. Aktualny rekordzista świata w przelocie docelowo-powrotnym Nowozelandczyk Georgeson. A Francuzi, Czechosłowacy, Węgrzy, Austriacy? Tak — nie było słabych przeciwników. Jeszcze większe wątpliwości budziły się, przy oglądaniu tego, na czym startują.

Nasze „Foki" miały stawić czoło całej rodzinie „Skylarków". Doskonałych w słabych angielskich warunków. Sławnej z 1000-kilometrowego przelotu „Sisu 1" o doskonałości rzędu 40. Cudom techniki szybowcowej (tworzywa sztuczne), o najwyższych osiągach — zachodnioniemieckim „D-36" i „SHK 1". Szybkim i pięknie krążącym radzieckim metalowym maszynom „A-15". Całej galerii świetnych, prototypowych szybowców. Dodajmy jeszcze angielską nowość „Dart 17", francuskie „Edelweiss", „Olimpię 419" i „Standard Austrię" czy „Spartaka".

Wcale nie bardziej różowo przedstawiały się szanse w klasie standard. Na szeregu najlepszych typów szybowców — 43 renomowanych pilotów było przeciwnikami Kępki i Popiela. Nasi mistrzowie mieli walczyć m.in. z amerykańskimi rekordzistami Scottem (docel. 837,75 km) i Schrederem, obrońcą tytułu Huthem, eksmistrzem świata Perssonem, Anglikami, Burtonem i Deane-Drummondem (handicap gospodarzy!), Francuzami Lacheny i Henry...

Warto o tym wszystkim pamiętać dziś, gdy emocje mistrzowskiej walki mamy za sobą, gdy znamy już wyniki X Szybowcowych Mistrzostw Świata. Radość bowiem, która ogarnęła naszą ekipę w South Cerney, radość którą przeżywają teraz wszyscy szybownicy i kibice lotniczych sportów (i chyba nie tylko), łzy w oczach Polaków zamieszkałych w Anglii — mają najgłębsze uzasadnienie. Zwycięstwo odniesione na X SMŚ było wywalczone niezwykle ciężko, po długiej, mozolnej i wyczerpującej batalii. Przewaga sprzętowa wielu konkurentów, znajomość terenu gospodarzy obniżała szanse Polaków w tej walce. A mimo to odnieśli największy w dotychczasowej historii szybownictwa sukces.

Wśród ośmiu najlepszych pilotów w obu klasach znaleźli się wszyscy czterej Polacy. Dwaj reprezentanci NRF, Francuz i Szwajcar, byli uzupełnieniem. A gdzie gospodarze, Amerykanie, czy szybownicy wielu innych krajów, mających też poważne tradycje i osiągnięcia w tym sporcie?

O ile łatwiej jest i milej komentować zwycięstwa niż analizować przyczyny porażki. Piszę więc te słowa ze szczególną satysfakcją. Poza sprzętem bowiem, który z każdym rokiem, zwłaszcza w klasie otwartej, pozostaje w tyle za nowoczesnymi konstrukcjami — nie było słabych punktów w naszej ekipie. Od pierwszego startu do ostatniego lądowania polscy piloci dali z siebie absolutnie wszystko. Połączenie w reprezentacji rutyny i doświadczenia z najlepszymi walorami, jakie daje młodość, przyniosło znakomite rezultaty. Niewielu pilotów X SMŚ debiutowało na właśnie tych mistrzostwach świata, jeszcze mniej nie startowało nigdy za granicami swojego kraju. A nasi selekcjonerzy sięgnęli śmiało po dwóch czystych debiutantów — Jana Wróblewskiego i Franciszka Kępkę. Ich wyniki były ogromnym zaskoczeniem dla fachowców całego świata. Nie spotkałem w prasie zagranicznej w rozważaniach na temat mistrzostw i horoskopach wzmianek o dwóch młodych Polakach. Makuli i Popielowi dawano owszem szanse, ale o tamtych dwóch nie wspomniano.

Mam szczególne powody do zadowolenia. Od kilku lat „Skrzydlata" postuluje: więcej latania zawodniczego dla młodych pilotów, starajmy się by jak najczęściej startowali oni za granicą (także reklama sprzętu), rozszerzajmy krąg reprezentantów. Wszystkie te tezy w całej pełni potwierdziły zwycięstwa Wróblewskiego i Kępki w Anglii. Oni też obalili panujący w niektórych kręgach działaczy szybowcowych pogląd, że „można być dobrym w kraju, ale na zagranicę potrzebna jest wieloletnia rutyna". A tu dowód, że lepsi w kraju — są też lepsi w świecie. Nawet w tak bardzo różnych warunkach jak angielskie, więcej nawet — z tak poważnym obciążeniem psychicznym, które daje świadomość prowadzenia z minimalną przewagą na dwa dni przed końcem zawodów.

I jeśli chcę specjalną uwagę zwrócić na nowego mistrza świata Jana Wróblewskiego, to nie tylko z uwagi na jego ostateczny triumf. Liczy się też styl w jakim do niego doszedł. W ciągu dwóch lat „wdarł" się do reprezentacji, zdobywając tytuł mistrza i wicemistrza Polski oraz bijąc fantastyczny w naszych warunkach rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym. Największą, moim zdaniem, zaletą Wróblewskiego jest umiejętność dopasowania się do aktualnych warunków atmosferycznych. Wygrywa konkurencje prędkościowe, czasem z dużą przewagą, dolatuje do mety jako jeden z nielicznych, gdy brak wznoszeń uziemia gros pilotów. Ta właśnie regularność uwidoczniła się w Anglii. W poszczególnych konkurencjach zawsze plasował się w czołówce:



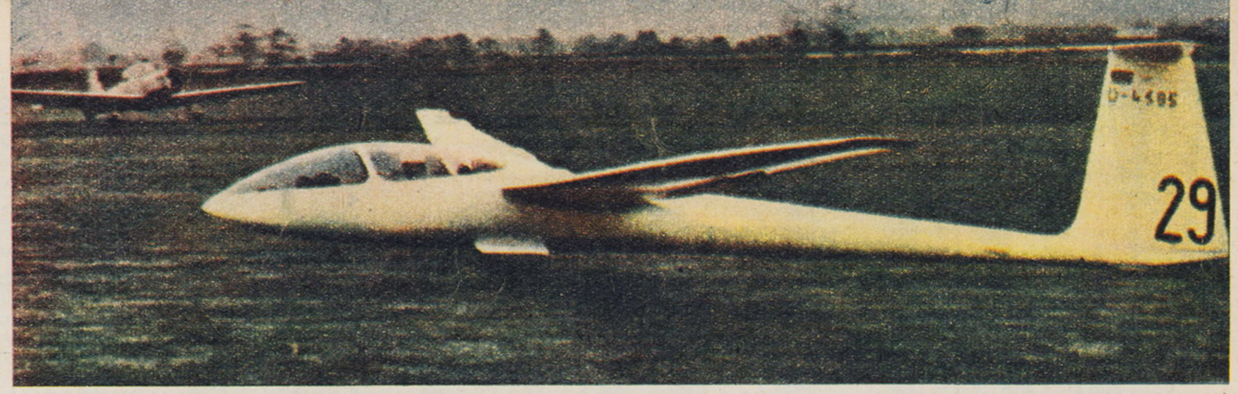
Książe Filip (w jasnym płaszczu) przy spotkaniu z polską ekipą. Stoją od lewej — Stanisław Wielgus, Edward Makula i kierownik ekipy Tadeusz Rejniak.

raz wygrał, raz był drugi, dwukrotnie — trzeci, raz siódmy i raz ósmy. Będąc liderem od drugiej konkurencji i mając „na ogonie" z niewielkimi różnicami punktowymi wielu groźnych pilotów, wytrzymał doskonale napięcie nerwowe i nie oddał prowadzenia aż do końca. To się nazywa klasa! Poważne traktowanie swoich spraw życiowych, pozytywny charakter z którego ten młody pilot znany jest w lotniczym środowisku — pozwalają sądzić, że nowa gwiazda na polskim lotniczym niebie długo jeszcze będzie jaśniała. Mistrzowska reklama nie zawróci mu w głowie i nie powstrzyma od dalszej pracy nad sobą.

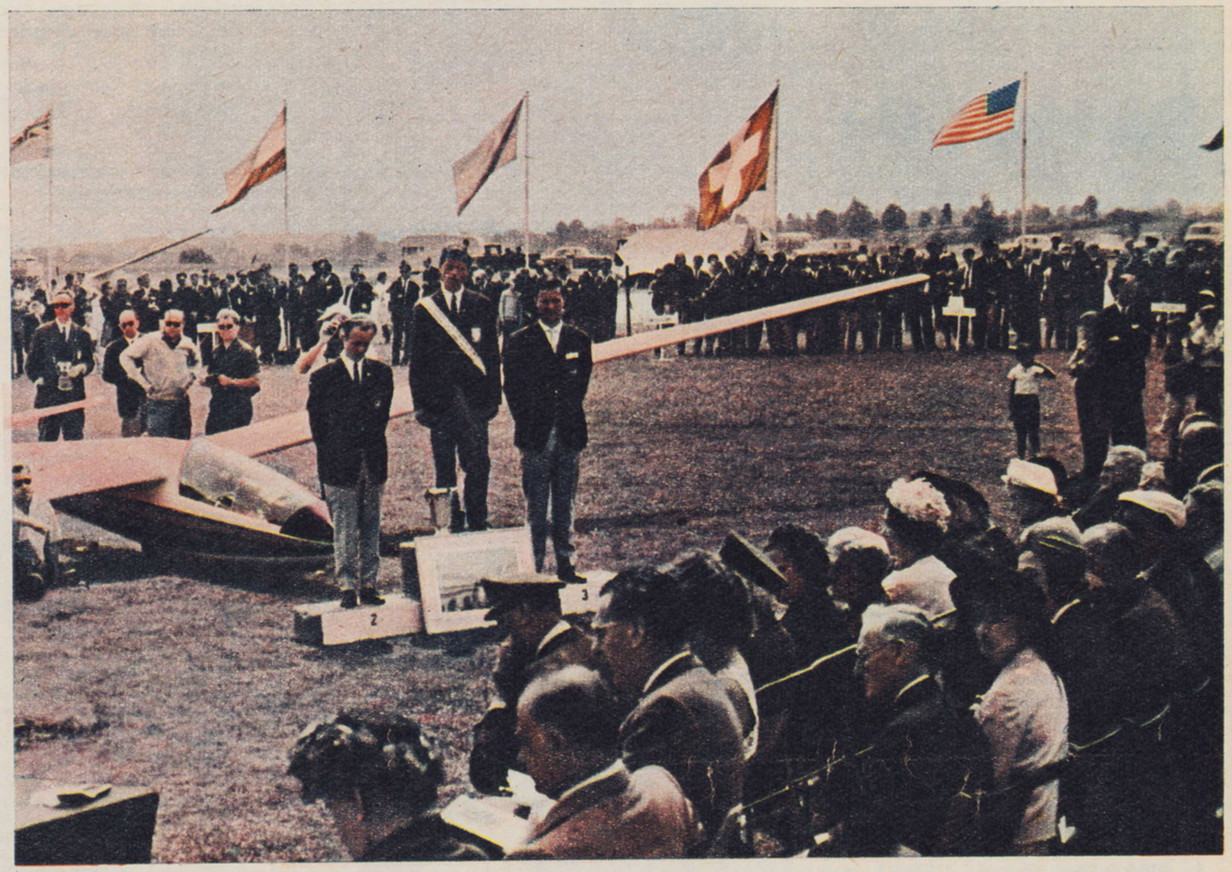
W cieniu wielkiej indywidualności Wróblewskiego pozostają nasi pozostali reprezentanci — Franciszek Kępka, Jerzy Popiel i Edward Makula. Gdyby nie triumf Wróblewskiego, sukces 25-letniego Kępki byłby rewelacją, o której rozpisywalibyśmy się długo. Obaj zaś przyczynili się do tego, że jak zawsze świetni i niezawodni Popiel i Makula (czwarte doskonałe miejsca na mistrzostwach), którzy doświadczeniu i naukom młodzi tyle zawdzięczają — nie będą fetowani z należytą ich wynikom świetnością.

Poszczególne elementy wyposażenia, jak też samych organizatorów, najlepiej ocenią sami piloci. Poczekajmy więc na ich głos. Chciałbym natomiast wypowiedzieć się na inny temat, który przy rozważaniach sprzętowych nasuwa się w perspektywie kilku ostatnich mistrzostw świata. Chodzi mi mianowicie o nagrodę OSTIV dla najlepszego szybowca klasy standard. Nie otrzymała jej zwycięska w 1958 r. „Mucha Standard", której dowodem jakości jest dziś kilkaset egzemplarzy latających na całym świecie. Od 1960 roku z kolei „Foka" uzyskuje na mistrzostwach rewelacyjne wyniki. Jest szybowcem tanim i prostym konstrukcyjnie (chwała inż. Okarmusowi), bardzo użytecznym w zwykłym lataniu klubowym. Kilkadziesiąt „Fok" lata co dzień w naszych aeroklubach, wiele lata po świecie również ze świetnymi rezultatami — przypomnijmy sukcesy Witka w USA i Kanadzie. A tylko sędziowie z OSTIV na to nie reagują. Jak wytłumaczyć? Może zaprosić ich na trwające obecnie Szybowcowe Mistrzostwa Polski, by zobaczyli jak spisuje się kilkadziesiąt „Fok" naraz?

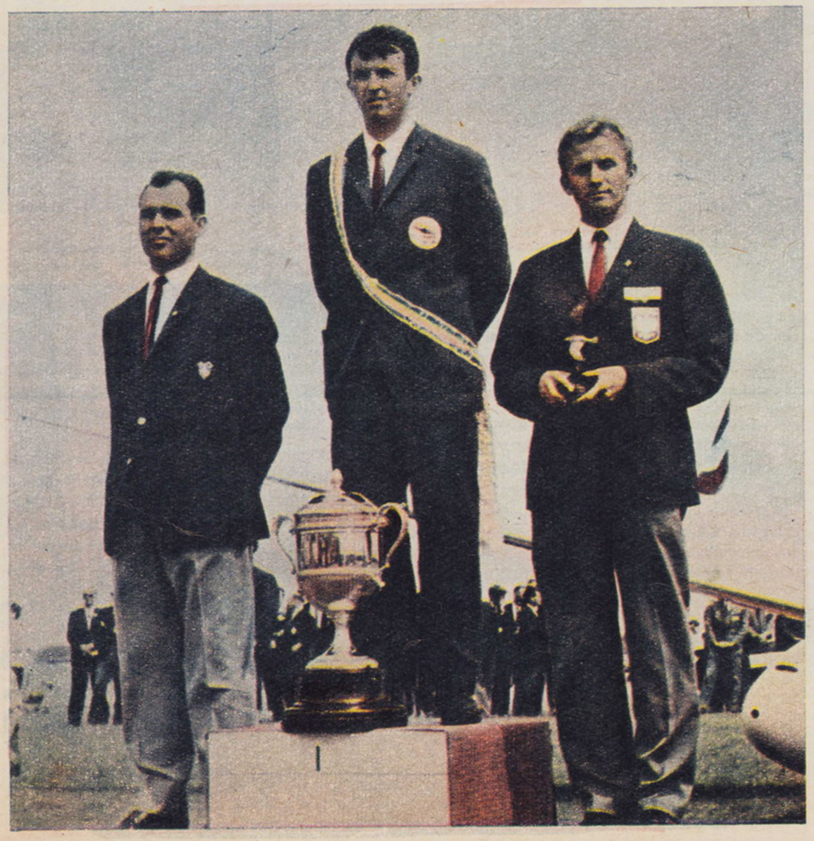
A tymczasem mistrzom, którzy po dwutygodniowej zaledwie przerwie, męczącej podróży i czynnościach „reprezentacyjnych" walczą teraz z całą plejadą krajowych kosynierów, prócz serdecznych gratulacji chciałbym złożyć życzenia, by i w Lesznie nie byli... gorsi.



Nie trzeba czytać danych lotno-technicznych, wystarczy spojrzeć na zachodnioniemiecki szybowiec D-36 Späniga, by zrozumieć jak trudną drogę miał Wróblewski do zwycięstwa.

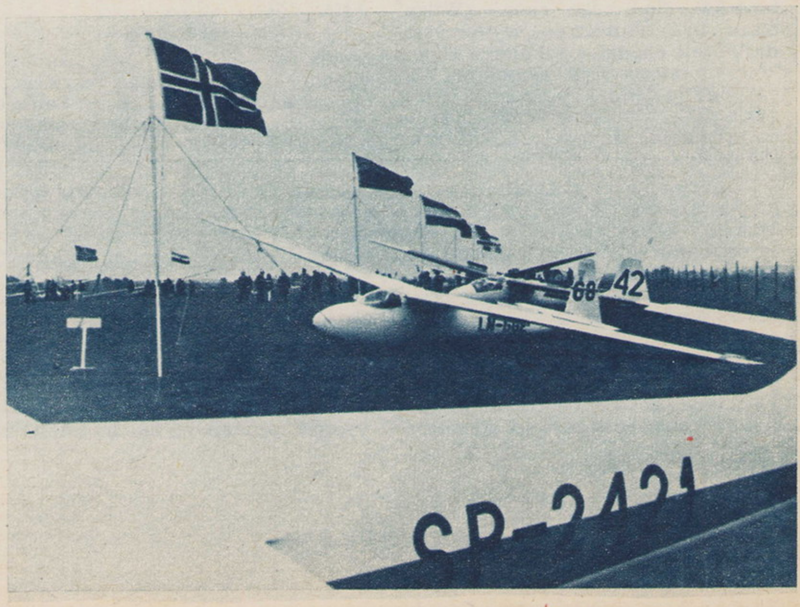


Mistrz świata w klasie otwartej Jan Wróblewski na podium zwycięców w South Cerney. Na niższych stopniach: Rolf Spänig (2) i Rolf Kunz (3) — obaj reprezentanci NRF.



Podium zwycięzców w klasie standard. W środku — mistrz świata Francois Henry (Francja) z lewej — pierwszy wicemistrz Markus Ritzi (Szwajcaria), z prawej drugi wicemistrz — Franciszek Kępka (Polska)





Wyżej: Siąpi deszczyk, częsty gość na Wyspie. Niżej: Szybowiec na starcie w South Cerney.
Foto: Z. Korsak (5) i B. Koszewski (1)

Wilga

SAMOLOT DLA SPADOCHRONIARZY

W kwietniu i maju br. odbyły się próby samolotu PZL-104 w wersji „spadochronowej". Wykazały one dobrą przydatność wielozadaniowej „Wilgi" również do tych celów. Ogółem wykonano 25 skoków z wysokości 1 000 i 1 500 m, zarówno z wolnym otwarciem spadochronu jak i otwarciem samoczynnym (za pomocą linki). Opinia skoczków doświadczalnych w osobach: M. Wojtkowskiej, T. Litwińskiego i W. Tracza jest bardzo pozytywna. Samolot umożliwia wywiezienie trzech skoczków na wysokość 1 000 m w czasie 4 minut. Biorąc pod uwagę, że stosowany obecnie CSS-13 wywozi jednego skoczka na tę wysokość w czasie 12 minut, można zauważyć, że ilość skoków przeprowadzonych w tym samym czasie przy pomocy „Wilgi" wzrośnie 9-krotnie! Należy przy tym zaznaczyć, że bezpośredni koszt wykonania 1 skoku z „Wilgi" będzie niższy, gdyż na jednego skoczka przypada tylko 60 KM mocy startowej silnika, podczas gdy w CSS -13 aż 125 KM.

Oczywiście trudno byłoby porównywać „Wilgę" z drugim samolotem używanym u nas do przeprowadzania skoków, mianowicie z samolotem An-2 zabierającym 8 skoczków. Gdy chodzi o skoki grupowe (powyżej 3 skoczków), „Wilga" nie zastąpi An-2. Ale nie każdy aeroklub może być zaopatrzony na stałe w ten samolot, który poza tym nie jest używany do innych zajęć w sporcie. Chodzi tutaj szczególnie o holowanie szybowców, do czego znów „Wilga" może być skutecznie wykorzystana. Jeżeli chodzi o szkolenie skoczków, to stosowanie samolotu „Wilga" będzie jednak tańsze niż An-2, gdzie na jednego skoczka przypada (podobnie jak w CSS-13) moc 125 KM.

Przedstawione wyniki „Wilga" mogła uzyskać dzięki małemu ciężarowi konstrukcji i dobremu aerodynamicznemu rozwiązaniu płata i kadłuba. Szczególnie zaleta krótkiego startu i dużej prędkości wznoszenia (z 3 skoczkami na pokładzie prędkość ta wynosi ponad 4 m/sek) oddaje tu nieocenione usługi.

Kabina „Wilgi-2" została specjalnie dostosowana do pomieszczenia 3 skoczków oraz umożliwienia im wygodnego wyjścia i opuszczenia samolotu. Samolot przygotowany do skoków stanowi odmianę „Wilgi" — „aeroklubowej" do holowania szybowców. Oczywiście do tej przemiany przygotowany jest każdy egzemplarz „aeroklubowy" z tym, że przed skokami należy wykonać kilka prostych czynności. Pierwszą z nich stanowi wyjęcie prawych drzwi wejściowych. W miejsce drzwi montuje się dwa uchwyty drążkowe wraz z pasem zabezpieczającym skoczków przed wypadnięciem. Następną czynność stanowi wyjęcie oparcia tylnych foteli, za którymi znajduje się specjalne oparcie dla spadochroniarzy, będące jednocześnie częścią składową bagażnika. Ponadto kabinę wyposażono w dodatkowy uchwyt na suficie w celu ułatwienia podniesienia się skoczka z fotela i przesuwania w kierunku otworu drzwiowego. Dla umożliwienia skoków szkolnych (z samoczynnym otwarciem spadochronu) przewidziano dwa zaczepy do linek spadochronowych.

Miejsce trzeciego skoczka znajduje się obok pilota (tyłem do kierunku lotu). Wiele uwagi poświęcono specjalnemu stopniowi do skoków. Stopień ten ma spełniać następujące warunki:

— ułatwić wchodzenie do kabiny skoczka obciążonego dwoma spadochronami;

— umożliwić łatwe odnalezienie stopnia przy wychodzeniu;

— wielkość powierzchni oraz jego sztywność mają zapewnić pewne i swobodne stanie skoczka na obu stopniach przed zajęciem postawy wyjściowej do skoku (jest to szczególnie ważne dla dobrego samopoczucia uczniów);

— chropowata powierzchnia stopnia oraz boczna ściana od strony kadłuba ma zabezpieczać nogę przed pośliznięciem;

— położenie i wielkość stopnia ma umożliwić skoki z różnym ustawieniem skoczka względem kierunku lotu („Wilga jest szczególnie przystosowana do ustawiania się skoczka zgodnie z kierunkiem lotu, co zapewnia najszybsze przyjęcie pozycji sterowanej po oddzieleniu się od samolotu).

W czasie próbnych skoków przebadano dwa różne stopnie. Pierwszy z nich — szeroki, o bardzo dużej powierzchni bardzo sztywny, a więc o cechach przydatnych dla uczniów. Drugi stopień — wąski, narzucający w pewnym stopniu właściwą postawę — przodem do kierunku lotu, jednak mniej sztywny i trudniejszy do odnalezienia, nadający się raczej dla skoczków zaawansowanych.

Pomimo, że pierwszy stopień został wybrany przez skoczków doświadczalnych jako lepszy, zdecydowano się opracować nowy stopień, mogący zadowolić zarówno uczniów jak i skoczków zaawansowanych.

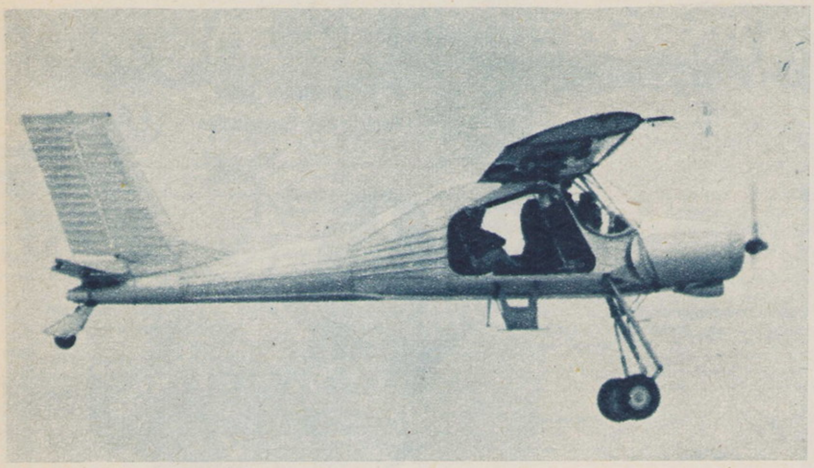
Uchwyty drążkowe w miejscu drzwi służą do podciągania się skoczka przy wchodzeniu do samolotu, stanowią uchwyt przy wychodzeniu na stopień oraz do trzymania się skoczka przed oddzieleniem się od samolotu. Uchwyty te stanowią również boczne zabezpieczenie siedzącego skoczka.

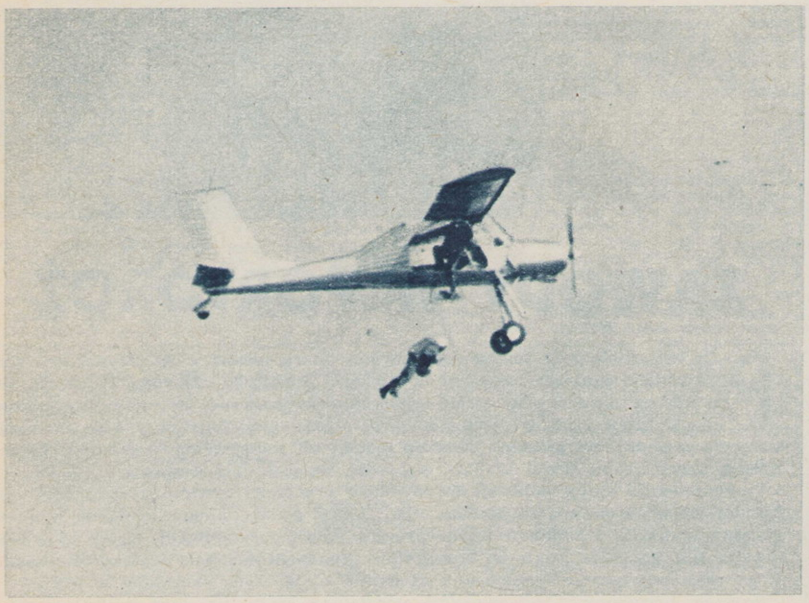
Zaczepy dla skoczków znajdujących się w tyle są za ich plecami. A więc nie ma możliwości zaplątania się ich o linki spadochronowe przy skokach z otwarciem samoczynnym. Przedni skoczek



Foto: PZL

Wyżej: Skoczkowie doświadczalni: M. Wojtkowska (w środku), W. Tracz (z prawej) i T. Litwiński na chwilę przed startem „Wilgi". Z prawej: Kolejne fazy skoku doświadczalnego z pokładu „Wilgi". Drugi skoczek wychodzi na stopień, po czym również oddziela się od samolotu.







(który skacze ostatni) zaczepia linkę o przedni uchwyt drążkowy.

W czasie prób przebadano tor lotu skoczka względem kadłuba. W żadnym przypadku, zarówno przy skoku wolnym jak i skoku z otwarciem samoczynnym, nie istnieje możliwość zaczepienia o kółko ogonowe.

Przebadano również skoki przy różnych prędkościach lotu. Najkorzystniejszą z punktu widzenia wykonania skoku okazała się prędkość 100 km/h, zaś graniczną prędkością, przy której można się utrzymać swobodnie na stopniu — 140 km/h.

Jednym z czynników ekonomiki skoków (poza czasem wznoszenia się na odpowiednią wysokość) jest łączny czas opuszczenia samolotu przez wszystkich skoczków. Pomimo stosunkowo małych wymiarów kabiny „Wilgi" czas ten wynosił (dla 3 skoczków) zaledwie 10 sekund. Wydaje się, że po ustaleniu przez skoczków najwłaściwszego sposobu wychodzenia na stopień oraz po uzyskaniu pewnej wprawy, czas ten będzie mógł być jeszcze krótszy.

Przeprowadzone próby wykazały, że „Wilga" będzie tym właśnie samolotem, na który od lat czekają rzesze skoczków spadochronowych naszego kraju.

Mgr inż. ANDRZEJ RUDIUK



Trójka skoczków doświadczalnych w kabinie „Wilgi". Pomiędzy słupkami kadłuba widoczny jest zapięty pas zabezpieczający.

OPINIA SKOCZKA DOŚWIADCZALNEGO

W dniach od 6 kwietnia do 7 maja br. przeprowadzono i zakończono pomyślnymi wynikami próby fabryczne określające przydatność samolotu PZL-104 „Wilga" do szkolenia i treningu skoczków spadochronowych w naszych aeroklubach. Jako jeden z uczestników powyższych prób pozwolę sobie podzielić się wrażeniami z pierwszych skoków z tego typu samolotu, który — mam nadzieję — wymieni niedługo nasze wysłużone CSS-y.

Samolot PZL-104 „Wilga", którego zgrabna i lekka sylwetka wydaje się podkreślać jego wybitne cechy nowoczesnego samolotu sportowego, okazał się samolotem na jaki czekają spadochroniarze w aeroklubach.

Z tego właśnie samolotu skoczkowie doświadczalni — Maria Wojkowska, Tadeusz Litwiński i niżej podpisany — dokonali szeregu skoków z samoczynnym i wolnym otwieraniem różnych typów spadochronów. Skoki wykonano przy prędkościach lotu od 100 do 150 km/h, stosując różne metody odejścia (płasko na silnik, płasko do tyłu oraz do tyłu na nogi), przy różnych metodach otwierania spadochronów.

Samolot PZL-104 „Wilga" jest przystosowany do zabierania 3 skoczków licencjonowanych bez obecności instruktora na pokładzie. Przy skokach szkolnych obecność instruktora na pokładzie jest obowiązkowa. Skoki szkolne winny odbywać się w zakresie prędkości 100—120 km/h, a skoki treningowe i inne w zakresie prędkości 100—150 km/h.

Przygotowanie się do skoku oraz prawidłowe oddzielenie się od samolotu ułatwia szeroki i wygodny stopień, zamontowany z prawej strony kadłuba. Zaczepy lin desantowych (karabińczyki) zaczepia się o specjalnie zamontowane zaczepy za tylnym fotelem lub za uchwyt w przedniej części kabiny (dla skoczka siedzącego z przodu). Dwaj skoczkowie zajmują miejsca obok siebie na tylnym fotelu, skoczek trzeci siedzi obok pilota, na fotelu zamontowanym tyłem do kierunku lotu.

Należy podkreślić możliwość nieskomplikowanego i bardzo szybkiego przemontowania wymienionego fotela w położenie „do tyłu" lub „do przodu". Miejsce obok pilota jest zasadniczo miejscem dla instruktora ze względu na łatwość porozumiewania się z pilotem oraz dogodną obserwację przy naprowadzaniu samolotu, jak też możliwość obserwowania skoczków w czasie lotu, w czasie przygotowania się do skoku lub udzielania ewentualnej pomocy.

Ciąg dalszy na stronie następnej

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

Widoczność do naprowadzenia samolotu i obserwacja spadających skoczków zarówno z miejsca pilota, jak instruktora jest bardzo dobra. Ustalony dla skoczków zakres prędkości (100—150 km/h) jest najbardziej odpowiedni ze względu na:

a) możliwość łatwego przygotowania się do skoku (wyjście z kabiny na stopień),

b) wystarczającą prędkość wymaganą do otwierania spadochronów (w/g charakterystyk użytkowania spadochronów sportowych),

c) dogodność prawidłowego odejścia z natychmiastowym przyjęciem prawidłowej pozycji w/g różnych metod.

d) wysokie położenie statecznika.

Wykonanie skoków na Vp mniejszej niż 100 km/h nie jest zalecane, ze względu na niskie położenie statecznika i kierunek strug, co może stwarzać pewne niebezpieczeństwo przy przedwczesnym otwarciu spadochronu.

Tor spadania skoczka po oddzieleniu się od samolotu przy w/w ustalonych prędkościach przebiega w granicach od 10° do 25° w stosunku do osi podłużnej samolotu (na podstawie zdjęć fotograficznych i filmowanych skoków w czasie prób).

Przygotowane pomiary czasu przygotowywania się skoczków do skoku i wykonania skoków wykazały, że średni czas potrzebny na opuszczenie samolotu przez trzech skoczków wynosi około 15 sekund (5 sek. na osobę), co przy prędkości 120 km/h daje przeleciang odległość 500 m (bez uwzględnienia poprawki na wiatry). Czas wznoszenia samolotu (z silnikiem „Continental") na wysokość 1 000 m wynosi około 5 minut, co stanowi rewelację w porównaniu z dotychczas używanymi samolotami. W celu zachowania bezpieczeństwa w czasie lotu — między dwoma stójkami zapina się specjalny pas, który należy odpiąć po wejściu na wysokość skoku. Do cech ujemnych należy bez wątpienia nieco ciasna i niezbyt wygodna kabina oraz brak zabezpieczenia otworu po zdjętych drzwiach, co jest szczególnie dokuczliwe w czasie chłodniejszych dni. Należy jednak mieć nadzieję, że w przyszłości konstruktorzy „Wilgi" pomyślą o ochronie skoczków przed zimnem.

Technika oddzielania się na silnik z samolotu „Wilga" polega na ustawieniu się na stopniu twarzą w kierunku lotu i łagodnym ułożeniu ciała na napływających strugach powietrza, z przyjęciem płaskiej i symetrycznej sylwetki. Skok z samolotu PZL-104 „Wilga" jest łatwy i bardzo przyjemny dla zaawansowanego skoczka, a uczniowi po dokładnym przygotowaniu na ziemi pozwala na opanowanie płaskiego odejścia od samolotu już od pierwszych skoków. Należy sobie tylko życzyć, aby ten typ samolotu jak najprędzej znalazł się w aeroklubach, a tymczasem dla konstruktorów i pracowników Wytwórni duże brawa od spadochroniarzy.

WITOLD TRACZ
Mistrz Sportu

Wychodzenie na stopień spadochronowy.





ZAWODY W PORTOROŻ

POLSCY sportowcy już po raz czwarty biorą udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych o Puchar Adriatyku. Zawody te uważa się u nas za bardzo pożyteczne i dobrze organizowane. Spotkania skoczków spadochronowych w Portorož, poza stroną emocjonalną i krajoznawczą, będą dla zawodników polskich świetną okazją do zacieśnienia więzów przyjaźni między sportowcami wielu krajów, a przede wszystkim Jugosławii i Polski.

Przygotowanie ekipy polskiej do zawodów przebiega zgodnie z zamierzeniami Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Ekipę polską, a więc drużynę kobiecą i męską, stanowią członkowie Spadochronowej Kadry Narodowej. Kadra ta powoływana jest każdego roku po rozegraniu Spadochronowych Mistrzostw Polski. W związku z tym reprezentuje ona aktualnie najlepszych skoczków w kraju.

Program przygotowań do zawodów podzielony został na dwie części: trening własny w aeroklubie macierzystym oraz trening na zgrupowaniu pod okiem trenera. Na obóz przygotowawczy przed zawodami zostali powołani następujący członkowie Spadochronowej Kadry Narodowej: Kobiety — Krystyna Kot, Maria Puchar i Róża Sokołowska; — Mężczyźni — Stefan Czerwonka, Zbigniew Frankowski, Janusz Gawłowski, Jan Kuliś, Ryszard Kuś, Edward Ligocki i Andrzej Zalasiński. Trenerem naszych skoczków jest Bolesław Gargała, który przybędzie wraz z nimi do Jugosławii. Funkcję kierownika ekipy sprawować będzie Andrzej Jankowski. Udział w zawodach w Portorož zgłosiły następujące państwa: Anglia, Australia, Bułgaria, Czechosłowacja, Francja, Węgry, Włochy, Szwecja, Związek Radziecki, USA, Turcja, Kanada, NRD, Austria, NRF, Rumunia, Belgia, India, Południowa Afryka i Polska. Oczywiście w zawodach tych startują gospodarze, a więc Jugosławia.

Regulamin zawodów przewiduje rozegranie pięciu konkurencji:

- pierwsza — skoki pokazowe z wysokości od 400 do 2 500 m,
- druga — skok grupowy „Sztafeta na celność lądowania" z wysokości 2 500 m,
- trzecia — skok grupowy na celność lądowania z wysokości 800 m,
- czwarta — skok grupowy na celność lądowania z wysokości 1 500 m,
- piąta — skok pojedynczy na celność lądowania w wodzie z wysokości 600 m.

We wszystkich konkurencjach oddzielnie dla kobiet i oddzielnie dla mężczyzn wyłonieni zostaną zdobywcy pierwszych, drugich, i trzecich miejsc w klasyfikacji drużynowej, a w piątej konkurencji w klasyfikacji pojedynczej. Pierwsza drużyna albo zawodnik (w klasyfikacji pojedynczej) w pierwszej konkurencji otrzymają nagrodę „Turizam Portorož".

Z ostatniej chwili

Komisja Spadochronowa APRL ustaliła skład skoczków, reprezentujących Polskę na zawodach w Portorož: kobiety — Puchar, Sokołowska i Kot; mężczyźni — Ligocki, Zalasiński, Kuś, Gawłowski i Czerwonka.

Powyżej plakat IV Międzynarodowych Zawodów o „Puchar Adriatyku" w sporcie spadochronowym, które rozegrane zostaną w miejscowości Portorož w dniach od 4—11. VII. 1965 r. Poniżej fragment z poprzednich zawodów o „Puchar Adriatyku", rozegranych w Tivat.



● **Aeroklub NRF** weźmie po raz pierwszy udział w roku 1966 w mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej, wysyłając swoją ekipę. Mistrzostwa NRF w akrobacji samolotowej odbędą się w dniach 19—24 sierpnia br. w Cloppenburgu.

*

● **Nowy skandal** wybuchł w związku z samolotami przechwytującymi F-104 „Starfighter". Od pewnego czasu zaczęły się zdarzać wśród pilotów tych samolotów wypadki zatrucia. Niedawno trzech pilotów holenderskich musiało natychmiast przerwać loty ćwiczebne na F-104, doznając w powietrzu zatrucia jakimiś gazami. Obecnie lekarze, chemicy i technicy gorączkowo pracują nad zbadaniem przyczyny tych zatruć.

*

● **Po licznych,** do dziś nie wyjaśnionych wypadkach, wstrzymano eksploatację francuskich samolotów marynarki wojennej Dassault „Etendard IV".

*

● **W dziesiątym** z kolei locie próbnym amerykański samolot—olbrzym XB-70A osiągnął prędkość 2 460 km/h, co odpowiada liczbie Macha 2,3. Lot trwał godzinę i 45 minut, przy czym samolot w czasie 50 minut leciał z prędkością odpowiadającą liczbie Macha 2 i więcej. Ciężar przy starcie — 227 ton. W czasie lotu zatrzymywane były poszczególne silniki i ponownie uruchamiane, jak również dokonywano doświadczeń ze zjawiskiem flatteru, czyli drgań samowzbudnych.

*

● **Liczba** wydanych w Szwajcarii w roku 1964 licencji pilota samolotowego (dla pilotów maszyn prywatnych) wynosiła 449 (w roku 1963 — 398). Liczba licencji dla pilotów szybowcowych — 207 (174). W trakcie szkolenia w pilotażu samolotowym znajdowało się 344 osoby, w pilotażu szybowcowym — 147 osób. Wyższe stopnie wyszkolenia zdobyło 37 pilotów samolotowych i 31 szybowcowych. Ośmiu pilotów samolotowych i dziesięciu szybowcowych otrzymało skierowanie na szkolenie instruktorskie.

*

● **W Anglii** znajdowało się w roku 1964 ogółem 390 szybowców. Wylatano 43 800 godzin i wykonano 238 300 startów.

*

● **W dniach** 17—20 czerwca br. na austriackim lotnisku Schärding - Suben odbył się II Międzynarodowy Zlot Motoszybowców, zorganizowany przez Aeroklub Austrii. W czasie zlotu jego uczestnicy wykonali przelot bez międzylądowania do miejscowości Gmunden — Ohlsdorf, przelot po trójkącie i pokazy w locie.

*

● **Mistrzostwa** Szwajcarii w sporcie samolotowym odbędą się w dniach 26—27 czerwca br. w Locarno.

*

● **Próby** statyczne anglofrancuskiego olbrzyma komunikacyjnego „Concorde" mają się odbyć w Tuluzie, począwszy od roku 1966. Ponad 300 mln franków przeznaczono dotychczas na różnego rodzaju próby tego samolotu.

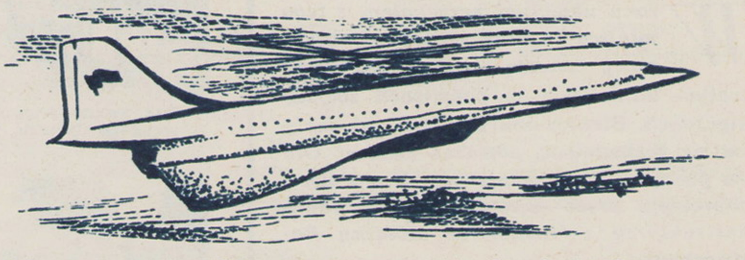
*

● **Skutki** redukcji programu rozwojowego brytyjskiego przemysłu lotniczego są bardzo bolesne przede wszystkim dla pracowników tego przemysłu. W najbliższym czasie bez pracy znajdzie się 6 000 — 7 000 osób, z odpowiednim wyszkoleniem i stażem. Rozważa się obecnie czy jest możliwość zatrudnienia choć części tej wielkiej rzeszy ludzi w przemyśle australijskim. Anglicy mają nadzieję na znalezienie pracy w Australii nie bez przyczyny — ostatnio sygnalizowano stamtąd duży brak wykwalifikowanego personelu, co jest przyczyną m.in. tego, że wielkim opóźnieniom uległ australijski program budowy licencyjnej francuskich samolotów „Mirage III".

*

● **Nową** wersję samolotu krótkiego zasięgu BAC-1.11 planują zbudować Anglicy. Nowy samolot ma być eksploatowany przede wszystkim w Afryce i Ameryce Południowej. Ma on otrzymać mocniejsze silniki oraz zabierać jednocześnie fracht i pasażerów.

SAMOLOTY RADZIECKIE
REWELACJĄ XXVI SALONU PARYSKIEGO



W dniu 14 czerwca br. ZSRR pokazał na paryskim Salonie Lotniczym i Kosmonautycznym model naddźwiękowego samolotu pasażerskiego Tu-144. Samolot ten, znajdujący się obecnie w budowie, ma rozwijać prędkość podróżną 2 500 km/h, zabierać 120 pasażerów i pokonywać bez lądowania trasy długości 6 500 km na wysokości 20 km. Tu-144 będzie szybszy od brytyjsko-francuskiego samolotu naddźwiękowego „Concorde".

AN-22 największym samolotem świata

Największą sensacją Salonu Paryskiego stał się radziecki olbrzym transportowy An-22, który wylądował na lotnisku Le Bourget w dniu 15 czerwca br. An-22 „Anteusz" w wersji pasażerskiej będzie mógł zabrać na pokład aż 720 podróżnych. „An-22", dzieło konstruktora Olega Antonowa, jest największą w świecie maszyną transportową i najpotężniejszym w ogóle samolotem świata. Może on zabrać 80 ton ładunku i przewieźć go bez lądowania na odległość 5 tys. km z prędkością podróżną 680 km/h. Prędkość maksymalna na wysokości 11 kilometrów wynosi 740 km/h. Z ładunkiem 45-tonowym „An-22" może pokonać bez lądowania odległość 11 tys. km.

Dotychczas największym w świecie samolotem transportowym był amerykański „C-141 Starlifter" produkcji koncernu Lockhed, o ładowności użytkowej około 35 ton.

„An-22" transportowy, nad którym pracowano 4 lata, wejdzie do regularnej służby za 2 lata i będzie przewoził ładunki przemysłowe i rolnicze ponad bezdrożami Syberii oraz na innych trasach. Pasażerskie warianty „An-22" mają kursować na szlakach o największym ruchu, najpierw w ZSRR, potem także na liniach zagranicznych. Dzięki wielkiej ładowności, „An-22" będzie tańszy w eksploatacji niż jakikolwiek inny samolot transportowy. „An-22" może lądować także na twardej ubitej ziemi. Do wystartowania kolos potrzebuje pasa o długości 1 300 metrów, natomiast wylądować może na pasie o długości 800 metrów.

GT-4

DALSZY CIĄG INFORMACJI O LOCIE STATKU „GEMINI"



JAK wspomniano uprzednio, program Gemini" obejmuje całą serię lotów badawczych. Ostatnio podano do publicznej wiadomości nazwiska załóg poszczególnych statków kosmicznych. I tak — w GT-5 polecą (jeszcze w roku bieżącym) Gordon Cooper i Charles Conrad, a w GT-6 Walter Schirra i Thomas Stafford.

Wróćmy do właściwego tematu, którym jest lot załogi GT-4. Rakietą, która wyniosła „Gemini" na orbitę wokółziemską, był „Titan-II", specjalnie przystosowana rakieta wojskowa wytwórni Martin. Jest to pojazd dwustopniowy. Stopień pierwszy ma dwa silniki Aerojet - General o ciągu 98 000 kG każdy. Stopień drugi ma jeden silnik o ciągu 45 400 kG. Długość całkowita rakiety nośnej, łącznie ze statkiem „Gemini", wynosi 33,5 m. Długość stopnia I-21,3 m, II-6,1 m, a średnica kadłuba samej rakiety wynosi 3,05 m. Ciężar startowy łącznie ze statkiem wynosi 136 000 kG. Przyśpieszenie początkowe, przy starcie, wynosi zaledwie 1,44 g.

Mimo, iż wydawać by się mogło, że wystarczy mieć dobrą rakietę, aby lot załogowy się udał, praktyka wykazała szereg trudności już w stadium pierwszych prób. Oto wyszło na jaw, że „Titan-II", podobno dobry do przenoszenia głowic bojowych, nie nadaje się jako pojazd dla „Gemini", gdyż wstępne badania w locie wykazały drgania wzdłużne kadłuba rzędu 1 g. Takie drgania uniemożliwiałyby odczytywanie wskazań przyrządów pokładowych, gdyż zakłóceniu ulega wówczas wzrok pilotów. Zgodnie z wymaganiami NASA, drgania musiały być zredukowane do $^1/_4$ g, co kosztowało wytwórnię Martin nie tylko sporo czasu ale i — pieniędzy.

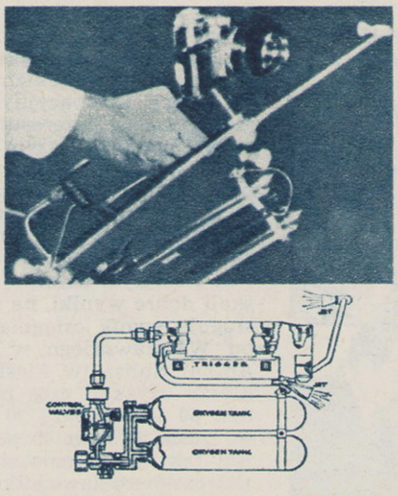
Pełną kontrolę nad lotem statku „Gemini" startującego z 19 wyrzutni na Przylądku im. Kennedy'ego miała nowo utworzona Centrala załogowych lotów kosmicznych w Houston. Houston jest szóstym co do wielkości miastem w USA, mającym 1,4 miliona mieszkańców. Centrala, jeszcze w stadium rozbudowy, położona jest około 35 km od miasta i liczy około 4 700 pracowników. Tutaj budowane jest przyszłe centrum 10-dniowego lotu na Księżyc. Kierownikiem lotów „Gemini" jest Christ Kraft, znany z programu „Mercury". Z Centrali dowodził on nie tylko poszczególnymi etapami startu, lotu i wodowania statku, ale armią 13 tysięcy ludzi, którzy pełnili najróżniejsze funkcje na trasie przelotu statku. W głównej sali Centrum lot kontrolowany jest przez około 20 osób. Pięć elektronowych maszyn liczących przekazuje i odbiera zakodowane informacje. A ze statku odbierane jest 275 różnych informacji zarówno o stanie poszczególnych zespołów jak i dotyczących załogi. Informacje te biegną oczywiście nieprzerwanie i liczba 275 wskazuje na ilość „punktów" na statku podlegających stałej kontroli.

Mimo ogromnego wysiłku i przygotowań, które po ostatnich osiągnięciach radzieckich uległy znacznemu przyśpieszeniu, już od momentu startu „Gemini" zaczęły się kłopoty. Awaria instalacji elektrycznej na wieży pomocniczej przedłużyła o 75 minut czas przeznaczony do planowanych przygotowań przedstartowych.

Po starcie w ciągu 5 minut i 39 sekund statek „Gemini" znalazł się na orbicie ziemskiej. Jednym z ważniejszych zadań I pilota statku miała być próba maksymalnego zbliżenia się do drugiego stopnia „Titana" w locie orbitalnym.

Jednak podczas oddzielania się od drugiego stopnia pilot, zamiast włączyć (za przykładem Grissoma w locie GT-3) jeden silnik manewrowy, włączył od razu dwa. W ten sposób GT-4 oddalił się od małego członu rakiety nośnej o kilkadziesiąt metrów podczas wykonywania pierwszego okrążenia. Na drugim okrążeniu nieco się zbliżył, ale pilot nie dysponując radiolokatorem (wszystko przez ten pośpiech!) nie mógł określić w mroku położenia poszukiwanego obiektu.

Z następnych meldunków McDivitt'a wynikało, że II stopień rakiety położony jest o około 120—150 m, a potem odległość wzrosła wg oceny doświadczonego przecież pilota do około 800—1000 m, mimo iż McDivitt wszelkimi siłami, a raczej całą mocą swoich silników manewrowych starał się „metodą myśliwca" zbliżyć do fatalnego członu. Wysiłki te niestety spełzły na niczym, poza nadmiernym i nieprzewidzianym zużyciem paliwa w zbiornikach. Dalsze nadużycie rezerw mogło być związane z poważnymi komplikacjami — stąd też centrala rozkazała przerwanie manewru zbliżeniowego i kontynuowanie zadanego programu lotu. Nastąpiło to na piątym okrążeniu Ziemi. **(cdn)**



Nowe zdjęcie przyrządu manewrowego E. White'a. Widoczny jest u góry aparat małoobrazkowy zamocowany do przyrządu. U dołu — schemat podręcznego źródła napędowego. Widać tutaj zbiorniki, system zaworów i dysze.

AMERYKAŃSKI TRANSPORTOWIEC

Zakłady Boeing, Douglas i Lockheed współzawodniczą w walce o prawo budowy olbrzymiego samolotu transportowego, którego projekt — znany pod nazwą C-5A — musi odpowiadać m.in. następującym wymaganiom: możność zabrania 113 ton frachtu lub 600 żołnierzy, odpowiednia ładownia dla śmigłowca lub ciężkiego czołgu, ciężar w locie 340 ton, prędkość przeciętna 880 km/h, zasięg 10 800 km, rozbieg 1 500 m.

NRF I USA

Nowy typ samolotu pionowego startu zamierzają zbudować Amerykanie wspólnie z Niemcami zachodnimi. Samolot ma na wysokości 15 km osiągać prędkość odpowiadającą liczbie Macha 2,2 i na wysokości 150 metrów — prędkość odpowiadającą liczbie Macha 1. W USA budową samolotu zainteresowane są zakłady North American, Republic, Boeing, Northrop i General Dynamics, zaś w NRF zakłady EWR.

KATASTROFA „HANSY"

Prototyp zachodnioniemieckiego odrzutowca komunikacyjnego HFB-320 „Hansa" uległ podczas 121-go z kolei lotu próbnego katastrofie, w pobliżu Madrytu. Amerykański pilot doświadczalny Loren W. Davis poniósł śmierć; drugi pilot, Szwajcar Hans Bardill, uratował się skacząc ze spadochronem.

KATASTROFA „HUSTLERA"

Amerykański bombowiec odrzutowy B-58 „Hustler" rozerwał się w dniu 15 czerwca na lotnisku Le Bourget w Paryżu, gdzie odbywał się międzynarodowy Salon Lotniczy. Eksplozja nastąpiła w chwili, gdy samolot podchodził do lądowania. Wybuch oderwał od samolotu dwa silniki odrzutowe. Katastrofa wydarzyła się na oczach publiczności zwiedzającej Salon. Spośród trzyosobowej załogi bombowca jedna osoba zginęła, a dwie są ranne.

CENNA WIZYTA

W roku ubiegłym narzekałem z tego miejsca na brak ściślejszej współpracy między zainteresowanymi małym lotnictwem w państwach socjalistycznych. Bieżący rok przynosi, jak można się zorientować, poważne zmiany. Oto na początku czerwca przebywali w Polsce, zaproszeni przez Aeroklub PRL, wybitni instruktorzy — modelarze Związku Radzieckiego.

Przyjazd naszych gości, którzy nie omieszkali odwiedzić skromnych progów redakcji „Skrzydlatej Polski", jest na pewno dużym wydarzeniem. Przybyli bowiem do nas światowej sławy sportowcy B. Szkurski, W. Natalenko i A. Tautko nie na jakąś imprezę, aby króciutko zademonstrować swoje umiejętności i osiągnięcia konstrukcyjne, ale specjalnie na kilka dni, w ciągu których dzielili się szczodrze z polskimi kolegami ogromnym swoim doświadczeniem. To, co piszę, nie jest jakimś sloganem ani formułką grzecznościową. Radzieccy goście pokazali naszym zawodnikom i konstruktorom naprawdę wielkie mistrzostwo i opanowanie techniki związanej z budową i oblatywaniem modeli na uwięzi: akrobacyjnych, szybkich i wyścigowych. Już po pierwszych pokazach i instruktażu wyszło na jaw, że owszem, mamy piękne modele, którymi za wykonawstwo możemy zdobyć wszystkie medale świata, ale nie umiemy na przykład wykorzystać umiejętności pilotażowych. Grzeszymy poza tym całkowitą bezradnością, gdy trzeba przeprowadzić ściśle sprecyzowany plan lotu, czyli rozegrać decydującą walkę na bieżni. I jeszcze jedno — nie zawsze wypada winić istniejące u nas silniki, ale trzeba budować — jak mówi Natalenko — lżejsze modele.

Szkurski jest pracownikiem sławnego CAMŁ-u, w Moskwie, Tautko pracuje w mińskim aeroklubie i jest instruktorem samolotowym (spec od akrobacji, również tej prawdziwej!). Natalenko jest technikiem w jednej z moskiewskich fabryk. Wszyscy są bardzo bezpośredni i towarzyscy. Podczas wizyty w redakcji mieliśmy możność podzielić się obopólnie poglądami na szereg zagadnień małego lotnictwa. Wierzyć można, iż wizyta naszych drogich gości jest zapoczątkowaniem systematycznej, stałej i bezpośredniej wymiany doświadczeń między sportowcami lotniczymi zrzeszonymi w DOSAAF i Aeroklubie PRL.

PAWEŁ ELSZTEIN

Radzieccy goście w redakcji „Skrzydlatej Polski". Od lewej: Janusz Wojciechowski, Walenty Natalenko, Borys Szkurski, Paweł Elsztein i Aleksander Tautko.

Foto: St. Jaśko

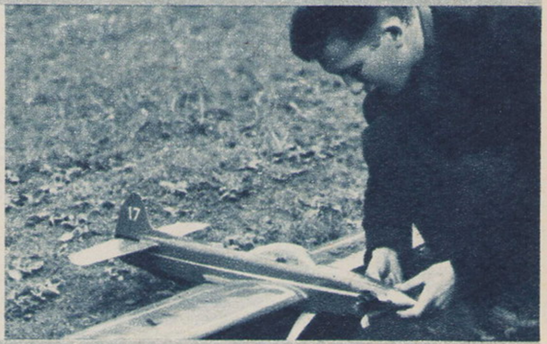






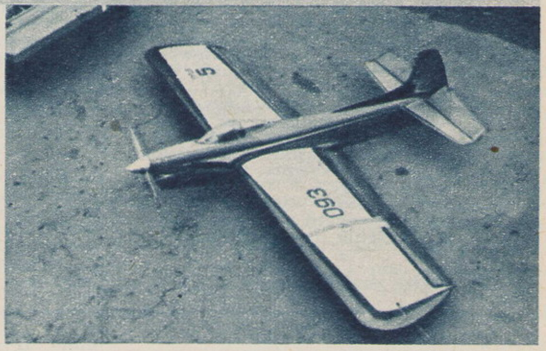
Tak zwane warunki atmosferyczne nie sprzyjały Mistrzostwom. Sędziowie pełnili swoje funkcje w strugach deszczu. Tylko zawodników nie przerażała największa ulewa. Radziecki instruktor Tautko demonstruje swój model akrobacyjny.





O tym jak przekraczać „bariery dźwięku" mówi Natalenko (z modelem w ręku). Z prawej S. Kraszewski z Żyrardowa z interesującym modelem akrobacyjnym wykonanym wyłącznie z materiałów krajowych. Poniżej — z lewej: Kazimierski — Poznań i Nowakowski — Warszawa w zgodnej współpracy, a obok model A. Zmidzińskiego z Katowic. **Foto: B. Koszewski (6).**





MISTRZOSTWA MODELI NA UWIĘZI - 1965

Tegoroczne mistrzostwa odbyły się w dniu 6 czerwca w Sosnowcu. Po raz pierwszy poprzedzone zostały ogólnopolskimi zawodami eliminacyjnymi, które odbyły się w dniu 26 kwietnia w Sosnowcu dla modeli szybkich i wyścigowych oraz w Poznaniu w dniu 9 maja dla modeli akrobacyjnych. W ten sposób zakwalifikowanych zostało po pięciu zawodników w każdej klasie modeli do udziału w Mistrzostwach Modeli na Uwięzi.

Same mistrzostwa poprzedzone zostały krótkim obozem przygotowawczym, który przeprowadzony został w dniach od 1 do 5 czerwca na torze modelarskim w Sosnowcu. Oprócz uczestników mistrzostw w obozie udział wzięło 3 instruktorów ze Związku Radzieckiego, którzy przybyli do Polski na zaproszenie Aeroklubu PRL. Byli to znani w świecie modelarskim zawodnicy radzieccy — Borys Szkurski, specjalista od modeli wyścigowych, Walenty Natalenko — od modeli prędkich i Aleksander Tautko — od modeli akrobacyjnych. Goście radzieccy wygłosili szereg interesujących wykładów, służyli radą i pomocą naszym zawodnikom.

Po solidnym przygotowaniu teoretycznym i praktycznym naszych zawodników przystąpiono w dniu 6 czerwca do rozegrania mistrzostw. Zawody odbywały się przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych, przy dość silnym wietrze i ciągłym deszczu. Mimo to zawodnicy uzyskali dobre wyniki, na specjalne wyróżnienie zasługuje wynik osiągnięty przez zespół Aeroklubu Warszawskiego w składzie Jan Rosiński i Antoni Sulisz (w klasie modeli wyścigowych), którzy uzyskali czas przelotu bazy 10 km — 4 min 50 sek, a bazę 20 km przeleciał ich model w czasie 11 min 03 sek. Godnym odnotowania jest fakt pojawienia się „nowej twarzy" w ścisłej czołówce zawodników w klasie modeli akrobacyjnych. Jest to Stefan Kraszewski z Żyrardowa. W ciągu niespełna dwóch sezonów wywalczy on sobie wejście do grona naszych najlepszych zawodników w bardzo trudnej konkurencji.

Przyznać trzeba, że w klasie modeli na uwięzi, a w szczególności w modelach wyścigowych i akrobacyjnych, zaznaczył się wzrost poziomu zawodniczego.

Na starcie tegorocznych mistrzostw zabrakło wielokrotnego reprezentanta Polski w klasie modeli akrobacyjnych kol. Sylwestra Kujawy z Aeroklubu Poznańskiego. Otóż nasz czołowy zawodnik — ośmiokrotny mistrz Polski postanowił zrezygnować z dalszego specjalizowania się w modelach na uwięzi, na korzyść modeli zdalnie kierowanych.

E. OSIŃSKI

Wyniki sportowe Mistrzostw Polski Modeli na Uwięzi:

Klasa F 2 A

1. Andrzej Rachwał Aer. Śląski 192,5 km/h
2. Stanisław Skotniczny Aer. Śląski 178,4 km/h
3. Jerzy Zwoliński Aer. Warszawski 160,7 km/h
4. Norbert Goleśny Aer. Śląski 150,0 km/h

Klasa F2 B

1. Stanisław Kaźmierowski Aer. Poznański 1482 pkt.
2. Andrzej Żmidziński Aer. Śląski 1459 pkt.
3. Stefan Kraszewski Aer. Warszawski 1269 pkt.
4. Ludomir Nowakowski Aer. Warszawski 764 pkt.
5. Jerzy Ostrowski Aer. Częstochowski 13 pkt.

Klasa F2 C

1. Jan Rosiński i Antoni Sulisz, Aer. Warszawski, półf. 4 min. 50 sek.; finał 11 min. 03 sek.
2. Andrzej Żmidziński i Antoni Kozłowski, Aer. Śląski, półfinał 5 min. 54 sek.; finał 11 min. 39 sek.
3. Ireneusz Pudełko i Zdzisław Białogórski, Aer. Krakowski, półfinał 5 min. 35 sek.; finał 0;
4. Jan Tomaszewski i Andrzej Rachwał, Aer. Śląski, półfinał 5 min. 55 sek.
5. Józef Wąsik i Władysław Munzar, Aer. Warszawski, 0.

PIERWSI KONKURENCI NA XXX MISTRZOSTWA

AEROKLUB Poznański zorganizował dnia 6 czerwca na zlecenie APRL Strefowe Zawody Modeli Latających, jako eliminacje do XXX Mistrzostw Polski. Zawody odbyły się na lotnisku PLL — LOT Ławica w Poznaniu. Silny porywisty wiatr (7—10 m/sek) bardzo utrudniał starty. W Zawodach wzięli udział modelarze z Aeroklubów: Ostrowskiego, Słupskiego, Ziemi Lubuskiej, Kujawskiego, Szczecińskiego i Poznańskiego. Startowało 39 juniorów oraz 36 seniorów.

JUNIORZY

Modele szybowców A2

1. Józef Banial Szczecin	78	180	153	=	411 pkt
2. Michał Oporowski Poznań	94	95	180	=	369 „
3. Stanisław Tórz Poznań	104	180	39	=	323 „

Na Mistrzostwa Polski zakwalifikowali się: Józef Banial ze Szczecina oraz Michał Oporowski z Poznania. Startowało 17 modelarzy.

Modele z napędem gumowym:

1. Jerzy Czajka A. Poznański	54	180	155	=	389 pkt
2. Andrzej Adamiak A. Poznański	54	0	137	=	191 „
3. Andrzej Lis A. Ostrowski	58	34	81	=	173 „

Startowało 8 modelarzy. Do Mistrzostw Polski zakwalifikowali się: Jerzy Czajka i Andrzej Adamiak, obaj z A. Poznańskiego.

Modele z napędem silnikowym 1 cm^3

1. Tomasz Pawlak Poznań	136	180	119	=	435 pkt
2. Zbigniew Kryjom Ostrów	69	145	130	=	344 „
3. Eugeniusz Brzoza Poznań	88	180	74	=	342 „

Startowało 12 modelarzy. Na Mistrzostwa zakwalifikowali się: Tomasz Pawlak z A. Poznańskiego oraz Zbigniew Kryjom z A. Ostrowskiego.

SENIORZY:

Modele szybowców A2

1. Andrzej Oporowski Poznań	43	172	162	180	180	=	737 pkt
2. Grzegorz Marciniak Z. Lubuska	180	86	43	158	165	=	632 „
3. Leon Nurski Poznań	167	29	132	99	180	=	607 „

Startowało 24. Pięciu pierwszych zakwalifikowało się na Mistrzostwa Polski.

Modele z napędem gumowym

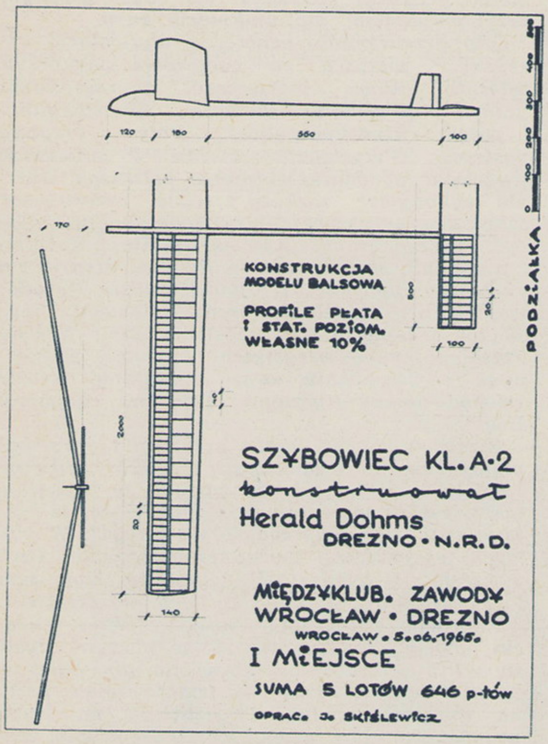
1. Aleksander Dziewałtowski Ostrów	137	180	95	89	180	=	681 pkt
2. Tadeusz Kowal Poznań	84	180	180	94	115	=	653 „
3. Włodzimierz Konkiewicz Poznań	127	180	93	76	180	=	646 „

Startowało 7. Pięciu pierwszych zakwalifikowało się na Mistrzostwa Polski.

Modele z napędem silnikowym.

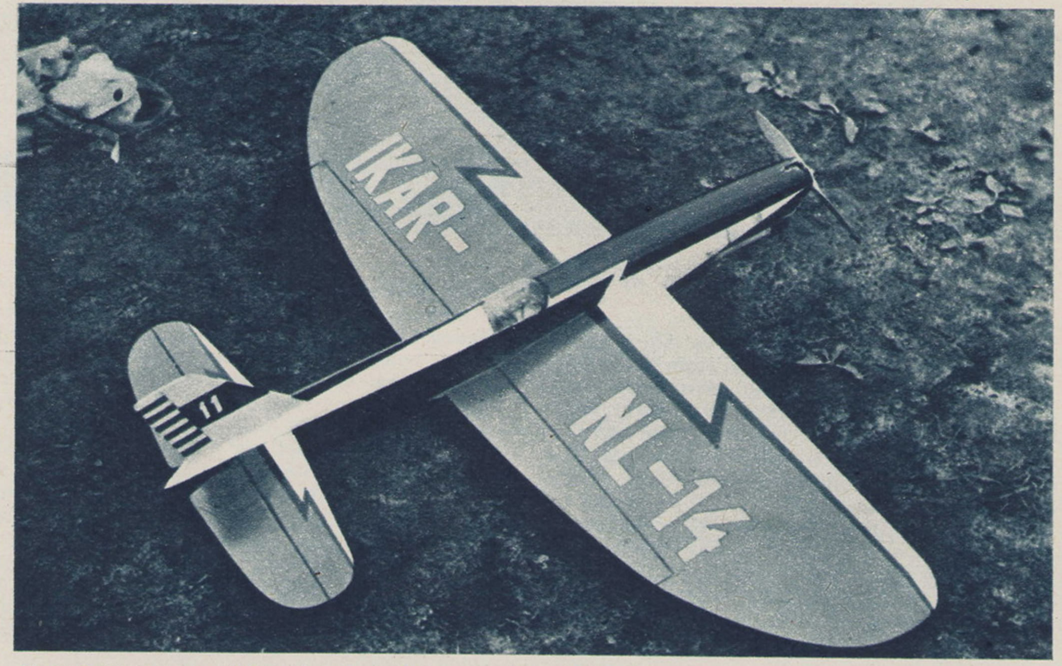
Komisja Zawodów zakwalifikowała na Mistrzostwa Polski nast. modelarzy: Eugeniusza Brzozę, Jana Burego, Andrzeja Cichego i Romana Włodarskiego z Aeroklubu Poznańskiego oraz Zygmunta Janeckiego z Aeroklubu Ziemi Lubuskiej. Komisje pracowały sprawnie — protestów nie zanotowano. Szkoda tylko, że nie wszystkie aerokluby wykorzystały pełne limity zawodników na jakie był przygotowany organizator. Nowości żadnych nie zauważono. Raziły tylko „nielotnością" modele budowane według zestawów oraz ich przeróbki. Sznurom gumowym „gumówkarzy" przybyło natomiast sporo dalszych węzłów".

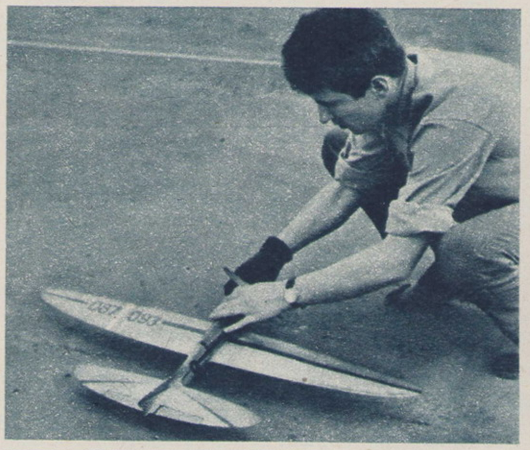
JAN BURY



Na zdjęciach obok: zdobywca I miejsca w kat. modeli silnikowych Reinhard Schmerfeld (NRD-Drezno). Gumę przygotowuje Siegfried Nauman — górnik z NRD. Zajął III miejsce.
Foto: L. Mastalski (2)

NAJNOWSZE KONSTRUKCJE NA UWIĘZI







Zaobserwowane na Mistrzostwach w Sosnowcu. Powyżej akrobacyjny L. Nowakowskiego, niżej — A. Kozłowskiego (szybkościowy) oraz wyścigowy Rosińskiego i Sulisza. Foto: B. Koszewski (3)

JESZCZE O ZAWODACH WROCŁAW — DREZNO

W czasie zawodów startowała równocześnie druga ekipa modelarzy wyczynowych Aeroklubu Wrocławskiego, która uzyskała również dobre czasy lotów, a nawet w kategorii szybowców lepsze od grupy reprezentacyjnej A oto wyniki:

Kategoria modeli z napędem gumowym:

1. Zofia Pelc — Aer. Wrocław 552 pkt
2. Wiesław Stróżyk — Aer. Wrocław 134 pkt

Kategoria modeli szybowców A—2:

1. Andrzej Szarski — Aer. Wrocław
180 — 163 — 117 — 103 — 180 = 743 pkt
2. Bolesław Korneluk — Aer. Wrocław
24 — 126 — 180 — 165 — 120 = 615 pkt
3. Jerzy Kaczorek — Aer. Wrocław
69 — 158 — 112 — 180 — 78 = 597 pkt
4. Krzysztof Molak — Aer. Wrocław
45 — 180 — 57 — 65 — 180 = 525 pkt
5. Gabriel Grabarkiewicz — Aer. Wrocław
105 — 27 — 180 — 21 — 153 = 486 pkt

W czasie zawodów Andrzej Szarski uzyskał srebrną odznakę wyczynową oraz licenję. W zawodach najlepszy wynik sumą 890 punktów uzyskał Stefan Bombol w kategorii modeli z napędem gumowym.

W dniu 6 czerwca, w godzinach rannych, modelarze z NRD odjechali zadowoleni ze spotkania, zapraszając ekipę Aeroklubu Wrocławskiego na rewanżowe spotkanie do Drezna, na dzień 16 — 18 lipca roku bieżącego.

Przy okazji pragnę podziękować Dyrektorowi Technikum i Zasadniczej Szkoły Energetycznej we Wrocławiu mgr. inż. Henrykowi Zamulińskiemu, który z wielką życzliwością udostępnił internat i stołówkę dla gości z Drezna.

Spotkania pomiędzy Aeroklubem Drezno zapoczątkowane w roku ubiegłym przez Sekcję Modelarstwa Lotniczego Aeroklubu Wrocławskiego trwają.

ZDZISŁAW PAKIELEWICZ

PS.

Pragnę wyjaśnić Redakcji, że impreza o której pisałem, została przeprowadzona za pieniądze prywatne modelarzy grupy wyczynowej, tych zawodników, którzy byli w roku ubiegłym w Riesa — Canitz. Koszty naszej imprezy wynosiły złotych 1 220 (tysiąc dwieście dwadzieścia).





Z DZIEJÓW SZKOŁY ORLĄT

Poniżej zamieszczamy trzeci fragment wspomnień pułkownika nawigatora Czesława Gagajka. Autor opisuje interesujące fakty ze szkolenia lotniczego jakie miały miejsce przed dwudziestu laty.

CZESŁAW GAGAJEK

Podchorążowie

Nadszedł oczekiwany dzień rozpoczęcia nauki — 15 stycznia szkolenie ruszyło pełną parą we wszystkich grupach, tzn. rozpoczęła nasza 3 kompania szkolna obserwatorów oraz cały batalion techniczny. Warunki w jakich rozpoczęto naukę były nadal bardzo prymitywne. Można sądzić, że gdyby nie wojna i rosnące wraz z rozwojem odradzającego się lotnictwa polskiego zapotrzebowanie na kadry lotnicze, nauka w takich warunkach jeszcze nie rozpoczęłaby się. Nie oznacza to, że nie można było się uczyć, lecz chodzi o podkreślenie, że to co podjęto w tym trudnym okresie na skrawku wyzwolonej ziemi polskiej, w mieście dokąd docierały jeszcze odgłosy kanonady znad Wisły, stanowiło wielki wysiłek organizacyjny. Wymagało zaangażowania poważnych sił i środków dla realizacji trudnych zadań szkolenia kadr oficerskich. Nauka rozpoczęła się zresztą także w innych szkołach oficerskich, różnych specjalności. W małym Zamościu, razem z nami w tym samym garnizonie przedzielonym płotem drucianym, stacjonowała także Oficerska Szkoła Łączności.

Codziennie mieliśmy 8 godzin wykładów, po 50 minut każda godzina lekcyjna i 3 godziny nauki własnej. Faktycznie w dziale nauki przebywaliśmy ponad 12 godzin. Mieliśmy w tym tylko godzinną przerwę obiadową, w czasie której nie zachodziliśmy nawet do koszar, a ze stołówki wracaliśmy bezpośrednio na wykłady. Tempo nauki było zawrotne. Rozpoczęliśmy jednocześnie kilka przedmiotów: nawigację powietrzną, teorię bombardowania, strzelanie powietrzne, taktykę ogólną i lotniczą, łączność lotniczą oraz wychowanie polityczne — to były najważniejsze przedmioty o kilkusetgodzinnym programie. Prócz tego mieliśmy musztrę i regulaminy, a później przybyła meteorologia, topografia, spadochroniarstwo, fotografowanie lotnicze oraz przedmioty techniczne jak budowa płatowca, silnika, teoria lotu i inne. W głowie kręciło się już od samych nazw, z których każda kryła w sobie jakąś „tajemną wiedzę lotniczą". Cały ciężar przekazania i wyjaśniania nam tej wiedzy spadł na wykładowców.

Dodatkową przeszkodą był oczywiście język. Większość nie znała języka rosyjskiego, a ci którzy go znali mieli także trudności z tłumaczeniem skomplikowanych technicznych terminów lotniczych. Chcąc nadążyć z zapisywaniem notatek — pisanych najczęściej na kartkach pakunkowego papieru — które wobec braku podręczników stanowiły jedyny materiał dla nauki, często pisaliśmy po prostu polskim alfabetem fonetyczne brzmienie jakiegoś wyrazu w języku rosyjskim. Później w zasadzie nikt już się nie martwił, jak to „coś" nazwać po polsku i tak powstawał w naszym słownictwie nowy twór językowy zrozumiały tylko dla „wtajemniczonych". Szczególnie przyjęły się skróty różnych oznaczeń, nazwy sprzętu, aparatury itp. Najwięcej może dziwolągów językowych powstało w przedmiotach technicznych, uzbrojeniu strzeleckim i bombardierskim, gdzie jest dużo różnego rodzaju „kronsztejnów", „ryczagów", „zapadek", „porszni" i innych „reszajuszczych i raszczotnych mechanizmów". Z powodu tych trudności językowych powstawały także niekiedy zabawne sytuacje, a niektórzy potrafili je wykorzystać dla zamaskowania swojej niewiedzy. Kiedyś już po kilku dniach nauki jeden z kolegów pyta mnie zupełnie poważnie: „słuchaj, po co ten Muraszow tak się męczy z objaśnieniem budowy tego działka lotniczego, kiedy i tak później każe nam to zapomnieć, ja nic nawet nie zapisuję". Patrzyłem na niego zdziwiony, gdyż nigdy czegoś podobnego nie słyszałem „Jak to nie — obruszył się mój rozmówca — przecież kpt. Muraszow powiedział dziś: „zapomnijcie eto raz i wsziechda". Zrozumiałem. To „zapomnijcie" przyjął dosłownie. Odtąd jednak wiedział już, że to oznacza „zapamiętajcie".

Oczywiście przeszkody językowe były stopniowo likwidowane przy aktywnym współudziale obu stron. Nigdy jednak nie wprowadzono nam nauki języka rosyjskiego. Natomiast wykładowcy byli zobowiązani specjalnym rozkazem szkoły, który wydany został po przeprowadzonej kontroli zajęć teoretycznych, do „podawania w miarę możności zasadniczych terminów i nazw w języku polskim". Ten sam rozkaz nakazywał wykładowcom... wypisać w cyklach zasadnicze terminy i nazwy w języku polskim i uczyć się ich". Trzeba przyznać, że wielu oficerów radzieckich szybko i dobrze opanowało umiejętności posługiwania się językiem polskim i doskonale nas rozumiało.

Kontakt z wykładowcami nie ograniczał się tylko do samych wykładów, ale przebywali oni z nami niemal cały dzień. Przychodzili na naukę własną do świetlicy, stołówki i korzystali z każdej okazji, aby nas lepiej poznać. Szczególnie przywiązywali się do nas — szturmanów" — starszy wykładowca nawigacji, wspomniany już kpt. Korżow i st. wykładowca bombardowania mjr Krewczenia. Ten ostatni pochodził z Brześcia nad Bugiem i mówił dość dobrze po polsku, zaciągając z białoruska. Do szkoły przyszedł bezpośrednio z jednostki frontowej lotnictwa bombowego, gdzie był szturmanem dywizji. Wielokrotnie brał udział i sam prowadził wyprawy bombowe na Niemcy, bombardował linie komunikacyjne i obiekty przemysłowe na dalekich tyłach. Raz jego samolot został zestrzelony i szczęśliwie uratował się na spadochronie już po stronie własnych wojsk. Z zaciekawieniem słuchaliśmy jego opowiadań, które w sposób jakiś naturalny łączyły teorię bombardowania z praktyką. Umiał przy tym opowiadać. Miał duże poczucie humoru i niewyczerpany zapas różnych kawałów i anegdot, którymi chętnie i często urozmaicał trudne wykłady z bombardowania. Był przy tym doskonałym dydaktykiem. Kiedyś mieliśmy zajęcia w sali wykładowej, gdzie nie było jeszcze tablicy. Mjr Krewczenia świetnie sobie z tym poradził, rysując schematy na czarnym „okrąglaku", który w ten sposób do czegoś się przydał. Odtąd często korzystał z pieca i twierdził, że właśnie na nim lepiej wychodzą przestrzenne schematy z balistyki bombardowania, zwłaszcza schemat bombardowania z lotu nurkowego przy wietrze bocznym. Trzeba przyznać, że miał rację.

Wkrótce nadszedł najbardziej doniosły dzień dla każdego żołnierza, który zamyka niejako pierwszy rozdział historii życia żołnierskiego. Była to ostatnia niedziela stycznia (28). Dzień wstał mroźny, pochmurny. W nocy spadł świeży, puszysty śnieg i zasypał plac zbiórek. Usunęliśmy go jeszcze przed śniadaniem. Około godziny 10-tej ustawiliśmy się w dwuszeregu na placu przed koszarami, tworząc zamknięty czworobok. Dwa boki czworoboku tworzyły bataliony podchorążych, trzeci — pododdziały wartownicze i gospodarcze, czwarty — nasi dowódcy i wychowawcy. Na zbiórce stanęła cała szkoła. Wkrótce przybywa komendant szkoły gen. brygady Józef SMAGA. Po odebraniu raportu wchodzi na specjalnie przygotowane podwyższenie. Po chwili pada komenda: „Do przysięgi!". Wszyscy podrywają się. Stają w postawie zasadniczej, zdejmują czapki i podnoszą w górę dwa palce prawej ręki. Zapanowała chwila jakiegoś niezwykłego napięcia i ciszy, zakłóconej jedynie rytmem bijących serc. Była to chwila bardzo krótka. Zdawała się jednak przedłużać. Napięcie zaczęło narastać, serca zaczęły przyspieszać swój rytm, gdy wtem odzywa się donośny, mocny wzruszony głos generała:

„Przysięgam uroczyście skrwawionej ziemi polskiej i narodowi polskiemu..."

Generał przerwał. Echo odbiło się o mur zamojskich koszar i jeszcze nie zdążyło zupełnie wygasnąć, gdy nagle jak jednoczesne uderzenie w dziesiątki dzwonów z kilkuset piersi wyrwały się te same słowa:

„Przysięgam uroczyście skrwawionej ziemi polskiej i narodowi polskiemu..."

Znowu przerwa. Tym razem echo było jeszcze donioślejsze, niosło je hen, za mury szkoły. Zdawało się, że generał wyczekuje aż echo rozpłynie się, by za chwilę jeszcze silniej, bardziej stanowczym głosem, odczytać dalsze słowa przysięgi „...walczyć z niemieckim najeźdźcą o wyzwolenie Ojczyzny..." Tym razem to już nie uderzenie w dzwony, lecz potężny grzmot wyrwał się z młodych piersi. Zdawało się, że to już nie echo, ale jakieś wołanie wydobywa się z placu zbiórek zamojskiej szkoły, ulatuje w kierunku zachodnim, by dotrzeć jako głos pomsty do tych, którzy zostawiając za sobą zgliszcza i wygaszone piece obozów śmierci wycofują się do swojej nory, jak nikczemni zbrodniarze, by ukryć się tam przed niechybną karą. Słowa przysięgi zdawały się być groźnym przypomnieniem: nie unikniecie kary.

Gdy przebrzmiało echo „...o wyzwolenie ojczyzny...", wszyscy za generałem powtórzyli ostatnie słowa pierwszego zaprzysiężenia „...oraz utrwalenie wolności, niepodległości i potęgi Rzeczypospolitej". Potem przyszły następne: „Przysięgam rzetelnie i sumiennie wypełniać obowiązki żołnierza polskiego, wiernie wykonywać rozkazy i ściśle przestrzegać tajemnicy wojskowej. Przysięgam wiernie służyć prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej i nigdy nie skalać imienia Polaka. Przysięgam dochować wierności Krajowej Radzie Narodowej, władzy naczelnej Narodu Polskiego. Przysięgam nieugięcie stać na straży praw Narodu Polskiego, mieć wszystkich obywateli w równym poszanowaniu oraz niezłomnie bronić swobód demokratycznych. Tak mi dopomóż Bóg!".

Przebrzmiały już słowa przysięgi i echo rozpłynęło się po zaśnieżonych polach Lubelszczyzny, a wszyscy jakby zastygli w bezruchu, jakby czegoś wyczekiwali. Zdawało się, że czekają rozkazu: „Naprzód — na wroga". W słowach tej przysięgi wyrażona była cała treść ówczesnej rzeczywistości, wyrażony był sens i cel naszego twardego życia żołnierskiego.

Przysięga zakończyła właściwie okres rekruckí, chociaż praktycznie nic w naszym życiu się nie zmieniło. Włosy strzyżono nam dalej do zera. Jedynie „szarża" — podoficerowie nosili na długość zapałki. Chodziliśmy na wartę prawie co trzeci dzień. Prócz tego były inne liczne służby: w kuchni, w łaźni, w sztabie, w dziale nauk oraz częste patrole na mieście. Trzeba przyznać, że wszystkie te dodatkowe zajęcia odrywały nas od nauki i wymagały zdwojonego wysiłku od tych, którzy opuszczali wykłady. Tempo szkolenia było bardzo intensywne i stale utrzymywane na jednym pozio-





Po lewej: Grupa podchorążych obserwatorów przy samolocie bombowym Pe-2. W środku instruktor pilot lejtenant Goriuszko. Po prawej: Starszy wykładowca bombardowania mjr Krewczenia (stoi z lewej) przyjmuje meldunek po wykonaniu lotu na bombowcu od autora niniejszych wspomnień. Obok stoi członek załogi samolotu podchorąży Franciszek Kubiak.

mie. Powodowało to, że wielu kolegów o słabszym przygotowaniu odpadało już po pierwszych egzaminach, które odbyły się na początku lutego.

Odsiew podchorążych nie nadążających z nauką był dość znaczny, szczególnie w grupach pilotów i obserwatorów. Ubytek był uzupełniany nowymi kandydatami na podchorążych, którzy przybywali do Zamościa nieustannie. Nowo przyjęci do szkoły nie byli w zasadzie wcielani do szkolących się już grup, lecz tworzyli nowe grupy, które później rozpoczynały naukę. Wyjątek stanowili podchorążowie, którzy przybyli do Zamościa z radzieckich szkół lotniczych w połowie stycznia. Byli to podchorążowie, którzy zakończyli szkolenie teoretyczne i przechodzili już szkolenie praktyczne w powietrzu na samolotach Ut-2, jednak z różnych względów — przeważnie choroby — opóźnili się w realizacji programu szkolenia lotniczego w stosunku do ogólnego poziomu danej grupy szkoleniowej, czy też eskadry.

Do mojej 13 grupy obserwatorów zostało włączonych 9 podchorążych pilotów z lotniczej szkoły szkolenia podstawowego z Seroczyńska. Sądzę, że początkowo czuli się oni dosyć nieswojo wśród nas „żółtodziobów", którzy jeszcze nawet samolotu dobrze nie widzieli. Oni byli już „starymi żołnierzami i lotnikami". Służyli w wojsku od wczesnej wiosny (przeważnie pochodzili z Wołynia i Podola). Przeszli twardą szkołę życia, poznali już wiedzę lotniczą, znali nawigację, teorię lotu, budowę samolotu i inne tajniki praktycznego rzemiosła lotniczego. Mieli już za sobą kilkanaście i więcej godzin lotu. Patrzyliśmy na nich z podziwem i pełnym uznaniem. Podobała się nam ich koleżeńskość i serdeczność. Szybko zżyliśmy się z nimi, tworząc naprawdę serdeczną i szczerą brać żołnierską.

Z zaciekawieniem słuchaliśmy opowiadań o Wojsku Polskim i polskich lotnikach szkolących się w Związku Radzieckim. Od nich dopiero dowiedzieliśmy się, że polscy lotnicy szkolą się w wielu szkołach radzieckich. Pilotaż podstawowy przechodzą w Seroczyńsku i Bogurusłaniu, bombowcy szkolą się w Engelsie, obserwatorzy w Czkałowie itd. Dowiedzieliśmy się również, jak wygląda prawdziwe życie lotnicze w szkole. Zaczęliśmy oswajać się z takimi terminami jak „dzień lotny", „rolowanie", „finiszer", „stojanka", „bełtanie" i wiele, wiele innych terminów, które uzupełniły i stały się częścią składową naszego języka lotniczego.

Równolegle z intensywnym szkoleniem teoretycznym i kształtowaniem się coraz bardziej doskonałych form życia garnizonowego szkoła przygotowywała się do szkolenia praktycznego w powietrzu. Trzecia eskadra szkolna — szkolenia podstawowego, pod dowództwem kpt. Kortienki, która uformowała się jeszcze w grudniu, wyposażona została w samoloty szkolno-treningowe Ut-2. Był to jednosilnikowy dolnopłat z dwoma otwartymi kabinami. Rozwijał prędkość około 170 km/h. Według oceny pilotów był doskonałym samolotem dla nauki latania, można było z nim robić wszystko, co tylko pilot potrafił. Długo utrzymał się na wyposażeniu naszego lotnictwa jako samolot szkolno-treningowy.

Rozkaz utworzenia pułku szkolnego i przekształcenia kompanii w eskadrę odczytany został 8 marca, na ostatniej zbiórce batalionu szkolnego. Dotychczasowy dowódca batalionu st. lejtenant Szlomin, który został teraz zastępcą dowódcy pułku lotniczego do spraw liniowych (dowódcy kompanii przeszli na stanowiska zastępców dowódców eskadr do spraw liniowych), wygłosił do nas krótkie przemówienie, w którym podkreślił, że reorganizacja zbliżyła nas bardziej do prawdziwego szkolenia lotniczego, jakim jest szkolenie w powietrzu. Pierwszy raz usłyszeliśmy wówczas oficjalnie, że dla odbycia szkolenia w powietrzu opuścimy Zamość, że podchorążowie piloci 3 eskadry zrobią to wcześniej, już za kilka dni. St. lejtenant Szlomin nie powiedział wówczas wprawdzie dokąd wyjedziemy, lecz wszystkie wróble w Zamościu ćwierkały już o tym, że „lotnicy" przebazują się do Dęblina — starego, przedwojennego „gniazda orląt". Podniecenie związane z wyjazdem zaczęło wzrastać wraz „ulotniczaniem" się atmosfery szkoły zamojskiej. Chociaż nastąpiło to kilka tygodni później, już na początku marca było o tym bardzo głośno. Wkrótce „plotki" znalazły potwierdzenie.

W tym samym czasie dotarła do nas wiadomość, że 13 samolotów Ut-2 z 3 eskadry przebazowało się na stałe na lotnisko szkoły dęblińskiej. Na razie przebazowano samoloty i instruktorów. Podchorążowie przeżywali w tym czasie ciężkie dni egzaminów końcowych z podstawowych przedmiotów, warunkujących dopuszczenie do lotów. Egzaminy zdawali z teorii lotu, konstrukcji oraz eksploatacji płatowca i silnika, nawigacji i wyszkolenia spadochronowego. Po egzaminach rozpoczęło się naziemne przygotowanie do lotów. Podchorążowie dojeżdżali samochodami na lotnisko, a po zajęciach wracali do koszar. Zazdrościliśmy im tego awansu w szkoleniu. My w tym czasie wkuwaliśmy teorię nawigacji, balistykę bombardowania i strzelania powietrznego i w ogóle wiele, wiele teorii jaką szpikowany był każdy obserwator oraz pełniliśmy wzmożoną służbę wartowniczą, gdyż jak mówiono „piloci już latają i się nie liczą". 20 marca opuścili oni ostatecznie Zamość, udając się częściowo do Dęblina.

Dla podchorążych, którzy pozostali w Zamościu, przekształcenie kompanii w eskadry praktycznie nic nie zmieniło. Mieszkaliśmy nadal w tym samym bloku, zmieniając jedynie napis wiszący nad wejściem: „3 kompania" na „4 eskadra". Już ta sama zmiana dodawała nam „skrzydeł" i coraz bardziej czuliśmy się lotnikami. Prócz st. lejtn. Korpaczowa odwiedzał nas teraz bardzo często dowódca eskadry kpt. Jarzembicki, człowiek bardzo energiczny, wybuchowy, niezwykle silnie reagujący na najmniejszy nieporządek na sali, źle posłane łóżko, krzywo zawieszony obraz w świetlicy, nie mówiąc już o takich sprawach jak kurz, śmiecie itp. Był po prostu postrachem dyżurnych pełniących służbę w eskadrze. Często po powrocie z działu nauk do koszar musieliśmy na nowo ścielić łóżka, zamiatać sale, porządkować rejon itp. Nic też dziwnego, że eskadra nasza zajmowała pierwsze miejsce we wszystkich wspomnianych już konkursach i przeglądach porządku koszarowego, najlepiej urządzonej świetlicy, najlepiej śpiewającego pododdziału itp. W ogóle trzeba stwierdzić, że wszyscy dowódcy i instruktorzy byli bardzo wymagający i surowi na wszelkie wykroczenia przeciwko dyscyplinie i porządkowi. Potrafili wychowywać nas na wysoce zdyscyplinowanych żołnierzy.

Dnia 19 kwietnia odbyły się ostatnie zajęcia w lotniczym dziale nauk. Następnego dnia rozpoczęło się generalne pakowanie sprzętu i pomocy naukowych. Szybko opustoszały sale wykładowe, korytarze, świetlice i inne pomieszczenia. Przyrządy, broń, bomby itd. pakowano niejednokrotnie w te same skrzynie, w których przed 3—4 miesiącami przybyły do Zamościa. Przy pracach tych ogarnęło nas jakieś uczucie żalu. Okazało się, że byliśmy bardzo przywiązani do tych zimnych murów zamojskich koszar i w ogóle do tego wszystkiego, co mieliśmy pozostawić na miejscu. Wszak byliśmy współtwórcami tego co zostało tutaj utworzone. Byliśmy przecież nie tylko pierwszymi podchorążymi szkoły, lecz byliśmy pionierami, którzy właśnie tu w Zamościu, pod kierunkiem i przy pomocy oficerów radzieckich, kładli podwaliny pod rozwój Ludowego Lotnictwa Polskiego.

Pierwszy transport kolejowy odszedł z Zamościa już wieczorem 20 kwietnia. Pojechała z nim część podchorążych 2 eskadry. Byliśmy również spakowani do podróży, lecz zabrakło po prostu wagonów dla wszystkich i wyjazd nasz trzeba było odłożyć na później. Nie określono bliżej kiedy to nastąpi, ostateczne przebazowanie całości uzależniono po prostu od podstawienia wagonów kolejowych.

W sobotę 21 kwietnia w sali miejskiego kina — teatru odbyła się lotnicza rewia pożegnalna dla mieszkańców Zamościa. Występowali najlepsi „artyści" amatorskich zespołów artystycznych pododdziałów szkoły. Wykonali oni szereg pieśni, deklamacji, skeczy itp. Zrobiły one wielkie wrażenie na publiczności zamojskiej, która po brzegi wypełniała salę. Takie pieśni jak „Warszawo, ty moja Warszawo", „Rozszumiały się wierzby płaczące" i inne bisowane były kilka razy, wzruszając publiczność do łez. To była pierwsza tego rodzaju impreza artystyczna w wyzwolonym Zamościu.

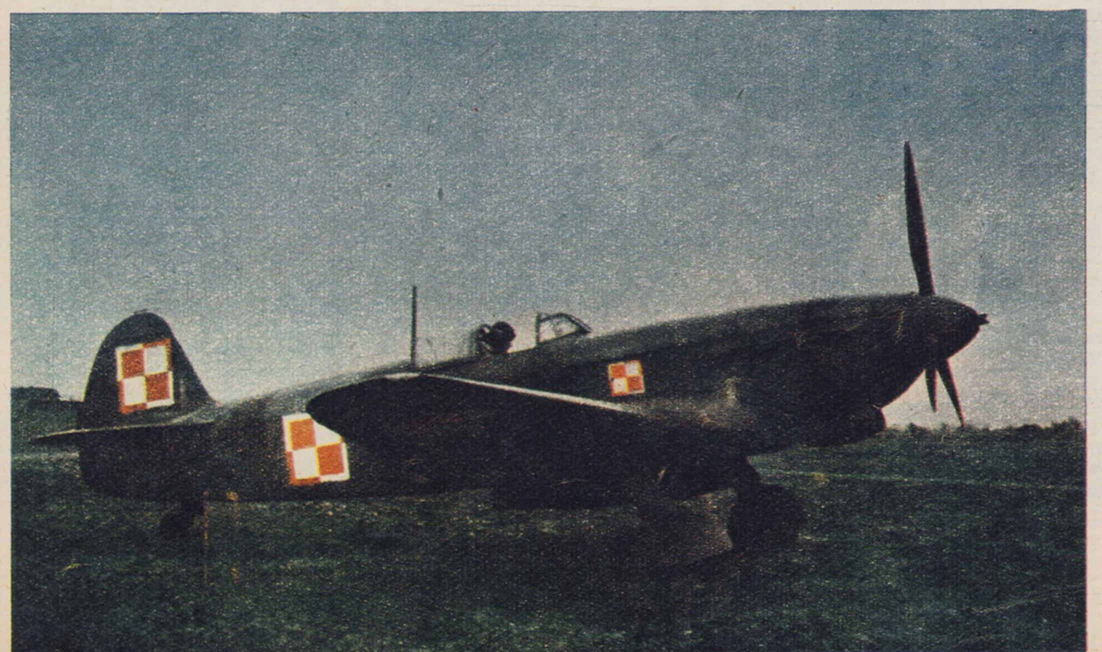
Ostatnia niedziela 22 kwietnia spędzona w Zamościu była paskudna. Dzień był bardzo zimny i dżdżysty. Pracowaliśmy do późnego popołudnia przy rozbiórce baraków. Mieliśmy je zabrać i od razu ładować poszczególne segmenty, lecz trzeba było je składać na rampie załadowczej, aby następnie tę pracę powtórzyć przy załadowywaniu na wagony. Praca była ciężka, gdyż nie było żadnych dźwigów, a wszystko trzeba było wykonać siłą mięśni.

Nareszcie doczekaliśmy się. 24 kwietnia podstawiono wagony towarowe — część krytych, część platform. Cały dzień ładowaliśmy wszystko co było przeznaczone dla Dęblina, od talerzy i kubków do kawy, przez schematy, pomoce naukowe, łóżka, sienniki, do wspomnianych już baraków. Pogoda się poprawiła — poprawiły się również nasze humory. Najgorsza była ta gorączka przedwyjazdowa i atmosfera „siedzenia na bagażach". W takich sytuacjach zanika często sentyment do tego co nas dotychczas silnie łączyło. Tak było również i z nami. Chociaż jeszcze dwie noce i jeden dzień spędziliśmy w Zamościu, wprawdzie już w wagonach, to jednak myślami byliśmy już u celu podróży — w Dęblinie.

25 kwietnia transporty nasze (2 składy) wyciągnięto na stację Zamość. Tutaj spędziliśmy ostatnią noc w gościnnym Zamościu. Przydała się ona dla ostatnich czułych pożegnań. Z niejednych oczu popłynęły łzy. Cichym szeptem przyrzekano stałą pamięć, dozgonną miłość i wierność i żegnano się do rychłego zobaczenia.

Wczesnym rankiem 26 kwietnia 1945 przeciągły gwizd lokomotywy przerwał nie kończące się pożegnania. W górę podniosły się delikatne dłonie przystojnych zamojszczanek, zaroiło się od chusteczek i kolorowych apaszek, którymi żegnano przyszłych „zdobywców" przestworzy. Transporty ruszyły ze stacji Zamość w kierunku Dęblina — gniazda orląt.

To historyczne już dzisiaj zdjęcie przedstawia chwilę przed startem samolotu myśliwskiego Jak-9p do pierwszego samodzielnego lotu.



Nasi korespondenci piszą

A FOKA MOKŁA POD KIELCAMI I MOKŁA...

Chciałbym się podzielić pewną niemiłą przygodą, jaką przeżyłem po wylądowaniu w terenie przygodnym — ku przestrodze całej braci szybowników mogących gościć jak ja na terenie województwa kieleckiego.

A sprawa miała się tak:

W dniu 21.05. 1965 r. o godz. 17.10 wylądowałem na „Foce" (SP-23 82) w miejscowości Kunów, w odległości 44 km na północny wschód od Kielc, po nieudanym przelocie na „pięcsetke" z rejonu Jeleniej Góry. Ponieważ dotarłem do tak zwanego „kitu", zwiastującego front ciepły od wschodu, liczyłem się z obfitymi opadami deszczu i ewentualnością występowania gwałtownych burz, jakie przeszły nad tymi okolicami przed kilkoma dniami. W związku z tym rozebrałem przy pomocy miejscowych ludzi szybowiec i umieściłem go w stodole. A że pogoda była jeszcze znośna, zacząłem robić starania, które doprowadziłyby szybowiec i tym samym mnie do domu.

Dalej — dzień 21. 05. 1965 r. Rozmowa telefoniczna z „domem", tj. Aeroklubem Jeleniogórskim:

„Wózek transportowy w terenie. Samolot przyleci po ciebie do Kielc. Proś Kielce, aby ściągnęły wózkiem, chociaż nietypowym, bo wiesz, że wszystkie pozostałe poszły na mistrzostwa świata. Jak będziesz w Kielcach, przedzwoń. Trzymaj się".

Zrozumiałem.

Rozmowa telefoniczna z Kielcami (instruktor szybowcowy przy aparacie):

„Gdzie? Kunów? 44 km? Aha. Wózek jest nietypowy — nie wyślemy. Samolot jest, ale w tej chwili są loty, a potem skoki, brak resursu — planu nie możemy zawalić — rozumiecie. Nie ściągniemy — radźcie sobie sami. Jak? Wasza sprawa. Kierownictwo zabroniło. Cześć".

Prawie noc. Już późno na zaradzenie w tym dniu.

Dzień 22.05. 1965 r., godzina 9.00 rano.

Rozmowa telefoniczna z Kielcami. Treść podobna. Przebłysk troski:

„Może, jak by się znalazło pole do startu" — słyszę w słuchawce.

Psiakrew! Wkoło górki i ziemniaki, ani skrawka dłuższej łąki, która by umożliwiła start zespołu. W słuchawce głos kolegi klubowego z Jeleniej Góry:

„Mietek, zaczekaj, coś się zrobi". Dłuższa chwila ciszy. „Znajdź pole do startu, przylecą po ciebie. — Kiedy? — Dzisiaj. — Zdążysz? — Zdążę!"

Patrzę w niebo, jeszcze nie jest tak źle z pogodą.

Przeprowadzam pertraktację z dyrektorem Fabryki Urządzeń Rolniczych w Kunowie. Rezultat — samochód ciężarowy, tona słomy, pomocne ręce. Rozmawiam z komendantem MO pobliskich powiatów — lądowisko jest w Ostrowcu, około 10 km na wschód od Kunowa. A więc jazda. W dwóch nawrotach przetransportowano „Fokę" na zaimprowizowane lądowisko.

Wyobrażacie sobie ten transport? Pośpiech, no i „Foka" na „Starze". Koszmar.

Składamy „Fokę". Pole jak marzenie. Okazało się ono lądowiskiem sanitarnym. Wszystko gotowe do startu. Ściskam pomocne ręce i pędzę do telefonu. Jest godzina 15.00. Rozmowa telefoniczna z Kielcami.

„Wszystko gotowe. Jestem w Ostrowcu. Wiecie, na tym lądowisku sanitarnym, gdzie mieliście ostatnio pokazy lotnicze".

„Nie przylecimy". Słuchawka niemal wypadła mi z rąk.

„Nie rozumiem, dlaczego? Po co wyciągałem szybowiec ze stodoły? Jutro murowana ulewa, w tej chwili nie ma żadnej możliwości ukrycia szybowca pod dachem".

„Nic nie poradzimy".

Do aparatu proszę kierownika aeroklubu — argumenty, że będzie deszcz, że drogi sprzęt, że jest resurs na ściąganie obcych szybowców, że można transportować nawet nietypowym wózkiem, że tylko 50 km — nie trafiają do przekonania. Rozmowa przypomina dyskusję piekarza z kierownikiem rzeźni miejskiej na temat wypieku bułek. Odkładam słuchawkę. Łączę się natychmiast z Jelenią Górą. Przedstawiam sytuację. Oburzenie.

„Kielce nie pomogły? Nie do wiary. Jak z pogodą u ciebie?"

„Coraz gorzej".

„Jutro wysyłamy po ciebie samolot".

Dzień 23.05.1965 r. Pogoda zdecydowanie zła. Fala ulewy za ulewą. Moknie szybowiec i stojący na posterunku milicjant. Niecierpliwie łączę się z Jelenią Górą. Po chwili dowiaduję się, że wysiadł „Gawron", a pozostałe samoloty siedzą w terenie z innymi szybowcami. Poza tym, że pogoda u nich jest też fatalna. Wyobrażam to sobie, skoro tutaj widoczność jest do 1 km, a u nich w górach? Mam jednak zapewnienie, że jak się trochę poprawi, następnego dnia przyleci Ceses.

Dzień 24.05.1965 r.



Lądowanie w terenie przygodnym jest czasami „loterią", jak tego dowodzi treść powyższego artykułu. Niezmienne jest tylko jedno — szczere zainteresowanie pilotem i jego szybowcem ze strony młodzieży.
Foto: J. Pomianowski

Pogoda nie poprawiła się. Mimo to startuje samolot po mnie. Musiał jednak zawrócić z trasy. Szybowiec moknie dalej, ludzie na straży też. Jest telefon z Jeleniej.

„Nie ma rady. Wysyłamy po ciebie wózek".

Dzień 25.05.1965 r.

Wózek jest. Ładujemy szybowiec odkrywając, że „Fokę" można transportować bezpiecznie na nietypowym sprzęcie, nawet na długie trasy.

W strumieniach deszczu wracamy do „bazy" w dniu 26.05.1965 r.

Smutno było patrzeć jak wyglądała „Foka" po takiej przygodzie. Wprawdzie żywiołem fok jest woda, ale tej to środowisko absolutnie nie odpowiadało. Po prostu rozkleiła się. Opowiedziawszy swoją przygodę w klubie, wywołałem ogromne oburzenie. Tak samo oburzeni byli gościnni ostrowczanie, dla których niezrozumiałe było, jak się wyrazili, „złośliwe nieudzielanie pomocy przez Aeroklub Kielecki pilotowi wzywającemu naprawdę ratunku przez telefon miejscowej jednostki MO". Zauważyłem, że była to skuteczna antypropaganda lotnictwa Aeroklubu Kieleckiego na własnym terenie.

Pisząc tę notatkę nie widzę żadnego usprawiedliwienia dla Aeroklubu Kieleckiego. Liczę na to, że kierownictwo tego klubu po przeczytaniu jej zrozumie, iż wyrządziło szkodę nie tylko szybowcowi, lecz w ogóle naszej organizacji. Całe szczęście, że opisane wydarzenie jest zjawiskiem rzadkim w polskim szybownictwie, tym bardziej więc powinno być napiętnowane.

Chciałbym serdecznie podziękować za aktywną pomoc udzieloną mi przez wielu znanych i nieznanych sympatyków sportu lotniczego, w pierwszym rzędzie: społeczeństwu wsi Kunów, dyrektorowi Fabryki Urządzeń Rolniczych w Kunowie, społeczeństwu miasta Ostrowiec, a w szczególności Komendzie Miasta MO w Ostrowcu.

MIECZYSŁAW KOZA

WŁOCŁAWEK

NA lotnisku Aeroklubu Włocławskiego w Kruszynie odbyły się IV Mistrzostwa Modelarskiego o Puchar Przechodni Aeroklubu Włocławskiego w klasach II i III-ej. Startowało 39 modelarzy z 9 modelarni. Zawody zakończyły się zespołowym zwycięstwem modelarzy z Ośrodka Modelarstwa Lotniczego (w klasie II) oraz zespołu modelarzy ze Szkoły Podstawowej nr 7 we Włocławku (w klasie III).

*

W przededniu zamknięcia roku szkoleniowego w Kołach Lotniczych zrzeszonych przy Aeroklubie Włocławskim warto przypomnieć jak przebiegała praca Ośrodka Propagandy w zakresie spotkań i odczytów.

W ramach planu pracy Klubu Lotnika we Włocławku organizowane były cotygodniowe odczyty na temat sportu lotniczego, ilustrowane odpowiednio dobranymi filmami i kronikami lotniczymi. Wyjątkowym zainteresowaniem cieszyły się prelekcje o sporcie szybowcowym, prowadzone przez instr. pil. Jerzego Kwiecińskiego.

Ukoronowaniem tych wszystkich spotkań i odczytów było spotkanie sympatyków lotnictwa z seniorem lotnictwa ppłk. pil. rez. Peterkiem.

Ośrodek Propagandy starał się również silniej związać opiekunów i dyrekcje szkół, w których pracują Koła Lotnicze, ze sprawami aeroklubu. W tym celu zorganizowano spotkanie aktywu aeroklubu z nauczycielami instruktorami, na których obecni byli kierownicy i dyrektorzy szkół podstawowych i średnich z Włocławka i powiatu.

Andrzej Męczyński

RZESZÓW

NA lotnisku w Jasionce k. Rzeszowa rozegrane zostały eliminacje do Modelarskich Mistrzostw Polski strefy VI, w kategorii modeli swobodnie latających.

W grupie seniorów pierwsze miejsce w klasie szybowców A2 zdobył reprezentant Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie — Jerzy Wiśniewski — 565 pkt. W klasie modeli silnikowych najlepszy był Andrzej Krupa z Krosna — 479 pkt. W klasie modeli z napędem gumowym pierwsze miejsce zajął Michał Nowak z Mielca — 280 pkt.

W grupie juniorów, w kategorii modeli szybowców A2, zwyciężył reprezentant Krosna Stanisław Wilusz — 347 pkt. W klasie gumówek najlepszy okazał się zawodnik z Mielca Janusz Strokoń — 316 pkt. W klasie modeli silnikowych na pierwszym miejscu uplasował się Waldemar Kochmanski z Aeroklubu Mieleckiego — 346 pkt.

Eliminacje rozgrywane były przy silnym wietrze, co spowodowało, że szereg dobrych zawodników z Rzeszowa, Świdnika czy Lublina wyeliminowało się zaraz po pierwszej kolejce lotów na skutek rozbicia modeli. Ogółem udział w eliminacjach brało 69 zawodników z 6-ciu aeroklubów regionalnych — z Rzeszowa, Lublina, Świdnika, Krosna, Stalowej Woli i Mielca.

Tadeusz Odor

POCZTA LOTNICZA

PIERWSZY REKORDZISTA

„Od kiedy notuje się szybowcowe rekordy świata za przelot po trasie trójkąta 500 km i kto był pierwszym rekordzistą?" — pyta się **Jan Jóźwiak z Torunia.**

Oficjalnie rekordy świata za przelot po trasie trójkąta 500 km mogły być uznane od 1 stycznia 1963 roku. Pierwszym rekordzistą na tym dystansie został już 4 stycznia 1963 roku Południowoafrykańczyk Robert R. Clifford, który na szybowcu „Ka-6" przeleciał trasę Kimberley—Brandfort — Makwassie Junction — Kimberley z prędkością 71,39 km/h. Rekord ten oficjalnie został zatwierdzony przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI 21 maja 1963 r.

SZYBOWCE „KACZKI" I „NIETOPERZE"

„Od niedawna interesuję się konstrukcjami lotniczymi, szczególnie szybowcowymi. Czy mógłbym prosić o dane techniczne polskich szybowców „Kaczka" i „Nietoperz"? — pisze **Jerzy Jodłowski z Piotrkowa Trybunalskiego.**

Oba szybowce były konstrukcjami doświadczalnymi. IS-5 „Kaczka" skonstruowana została przez inż. T. Kostię i inż. I. Kaniewską w roku 1949. Natomiast bezogonowy szybowiec IS-6-X „Nietoperz" był dziełem konstrukcyjnym inż. inż. Wł. Nowakowskiego i J. Sandauera z roku 1950.

A oto dane techniczne „Kaczki" i „Nietoperza" (w nawiasie): rozpiętość — 11,56 m (12 m), długość 4 m (4 m), wysokość — 1,45 m (1,2 m), powierzchnia nośna — 11,6 m² (14,4 m²), obciążenie powierzchni — 15,9 kG/m² (18,4 kG/m²), wydłużenie — 13 (10), ciężar w locie — 185 kG (265 kG), doskonałość — 21 (23), minimalna prędkość opadania — 0,93 m/sek (?), prędkość przy maksymalnej doskonałości — 82 km/h (85 km/h), prędkość minimalna — 66 km/h (60 km/h).

LOTY SPADOCHRONOWE

„Słyszałem o próbach startów i lotów spadochronowych na Zachodzie. Czy tego rodzaju próby podejmowane były i w Polsce?" — pyta się **Stefan Olszyniec z Żyrardowa.**

Startów spadochronowych przy użyciu samochodu „Nysa" dokonywał w Polsce wielokrotny spadochronowy mistrz Polski Jan Cierniak (w roku 1963).

Ten rodzaj spadochroniarstwa nie przyjął się jednak w naszym kraju, przede wszystkim ze względu na niebezpieczeństwo poważnych obrażeń.

O startach spadochronowych za samochodem w wykonaniu Jana Ciernika pisaliśmy w nr 18 „Skrzydlatej Polski" z 5. V. 1963 r.

KALENDARZ LOTNICZY

„Od miesięcy poszukuję kalendarza lotniczego na 1965 r. Napiszcie gdzie można nabyć to pożyteczne wydawnictwo" — pisze **Grzegorz Janduda z Sosnowca.**

Poszukiwany przez Was kalendarz lotniczy po prostu nie istnieje. To niegdyś popularne i pożyteczne wydawnictwo nie ukazuje się już od kilku lat. A szkoda, bo sądząc po listach do „Poczty lotniczej" ta podręczna książeczka jest ciągle potrzebna i miałaby zasłużone powodzenie.

W lotniczej KSIĘGARNI

W. Cheda, M. Malski ● JAK POWSTAJE SAMOLOT, Wydawnictwo MON, Warszawa 1965, str. 152, cena 10 zł.

Książka pt. „Jak powstaje samolot" wprowadza w problematykę związaną z powstaniem nowego typu samolotu, począwszy od projektu, a na produkcji seryjnej kończąc. Podstawowe wymagania stawiane współczesnym samolotom, praca lotniczego biura konstrukcyjnego, badania właściwości wypróbowanego samolotu oraz kierunki rozwoju konstrukcji rozwoju technologii lotniczej — oto podstawowe problemy poruszane w książce.

Tematyka książki została tak dobrana i ułożona, aby czytelnik na wstępie mógł się zapoznać z poszczególnymi elementami i budową samolotu, następnie zobaczyć w skrócie, ale chronologicznie pokazany rozwój samolotu od pierwszego lotu braci Wright do lotu „braci kosmicznych". Z kolei czytelnicy znajdą mało dotąd popularyzowane w literaturze takie zagadnienia jak: wymagania stawiane współczesnym samolotom; jak powstaje projekt samolotu; kłopoty konstruktora lotniczego; dlaczego samoloty nie mogły przekroczyć bariery dźwięku i bariery cieplnej, a ponadto jak pracuje biuro konstrukcyjne.

Autorzy książki zapoznają czytelnika z wieloma ciekawostkami technologicznymi oraz wyjaśniają przyczyny katastrof samolotów komunikacyjnych „Comet". W końcowej części swej pracy omawiają najnowsze kierunki rozwoju konstrukcji i technologii



lotniczej oraz materiały, które będą stosowane w przyszłych konstrukcjach latających. W końcu informują o cenie samolotu i czynnikach, które na nią wpływają.

Obwolutę projektował Tadeusz Michaluk. Polecamy.

KRZYŻÓWKA LOTNICZA

POZIOMO: 1 — wytyczona droga samolotu; 7 — np. szybownictwo; 10 — rozrusznik; 11 — samolot konstrukcji Jakowlewa; 13 — japońskie linie lotnicze; 15 — typ samolotów skonstruowanych przez A. N. Tupolewa; 16 — krąg nadlotniskowy; 17 — część nogi; 18 — prążkowana tkanina; 19 — imię Lilienthala; 20 — część układu wylotowego w silnikach turbinowych; 21 — część wielostopniowej rakiety balistycznej, 22 — port w pobliżu ujścia Donu, 23 — rzeka w Polsce. 27 — polski radioodbiornik lub dowódca janczarów tureckich, 28 — nazwa hawajskich linii lotniczych; 29 — służy do łączenia blach samolotu; 30 — skandynawskie linie lotnicze; 32 — droga startowa; 33 — materiał lotniczy; 34 — drąg strażacki; 35 — organ pomocniczy dowódcy.

PIONOWO: 2 — głośny warkot silników; 3 — imię i nazwisko pilota polskiego, współkonstruktora samolotów „RWD" (zginął śmiercią lotnika 11. IX. 1932 w Cierlicku), 4 — rozpoczęcie lotu; 5 — przedwojenny szybowiec konstrukcji Kocjana; 6 — mityczny lotnik; 8 — przyrząd wskazujący prędkość statku powietrznego; 9 — gromada pszczół; 12 — elastyczne zawieszenie podwozia lub tablic przyrządów pokładowych celem uniknięcia skutków uderzeń i drgań; 14 — zjawisko związane z powstawaniem korkociągu; 24 — bitwa, potyczka; 25 — makieta szybowca lub samolotu; 26. — pierwszy pasażer sztucznego satelity (1957 r.); 31 — wersja „Muchy"; 32 — Polskie Towarzystwo Astronautyczne.

Opracował: **EDWARD ZYTKA**

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 11. VII. br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci książki o tematyce lotniczej.

Rozwiązanie należy nadsyłać pod adresem redakcji: **Warszawa 10, ul. Widok 8, wyłącznie na kartkach pocztowych lub widokówkach, z dopiskiem „Krzyżówka lotnicza".**



KSIĄŻKI DLA TWOJEJ BIBLIOTEKI

● **Józef Zieleziński — OBSŁUGA SAMOLOTÓW SPORTOWYCH. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1962, str. 371, cena 28 zł.** Książka omawia typowe niedomagania w pracy zespołów samolotów sportowych oraz zużycie i uszkodzenie ważniejszych części płatowca, silnika i osprzętu.

● **Antoni Semeńczuk — TAJEMNICE PALIW RAKIETOWYCH (Biblioteka Sowy), Wydawnictwo MON, Warszawa 1963, str. 142, cena 9 zł.** Książka omawia tajniki współczesnych rakietowych materiałów pędnych, ich własności energetyczne i sposoby eksploatacji; rozważa zagadnienia nowych rodzajów materiałów. pędnych, jakie prawdopodobnie znajdą zastosowanie do napędu rakiet najbliższej przyszłości.

● **Michał Sadykiewicz — KAWALERIA POWIETRZNA (Problemy ruchliwości wojsk lądowych). Biblioteka Polskiej Myśli Wojskowej, Wydawnictwo MON, Warszawa 1963.** Interesująca i oryginalna pozycja ostatnich lat.

● **Jerzy R. Konieczny — ZARANIE LOTNICTWA POLSKIEGO. Wydawnictwo MON, Warszawa 1961, str. 292, cena 20 zł.** Interesująca praca omawiająca historię lotnictwa polskiego od lat najdawniejszych do 1914 r.

● **Tadeusz Malinowski — SPADOCHRONY, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Warszawa 1963, str. 487, cena 35 zł.** Książka stanowi próbę wyczerpującego przedstawienia rozwoju i zastosowania spadochronu na przestrzeni wieków. Informuje ona ponadto o twórcach spadochronu, wytwórniach spadochronów, zastosowaniu spadochronów, zastosowaniu spadochronów w technice, w nauce i gospodarce narodowej. Ponad 700 ilustracji.

● **Halszka Szołdrska — ZEW PRZESTRZENI — DZIEJE PILOTA STANISŁAWA SKARŻYŃSKIEGO.** Warszawa 1963, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, str. 192, cena zł 12. Interesująca praca o Skarżyńskim.

● **Witold Tracz — KURS WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1960, str. 242, cena 15 zł.** Podręcznik dla skoczka i instruktora spadochronowego.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

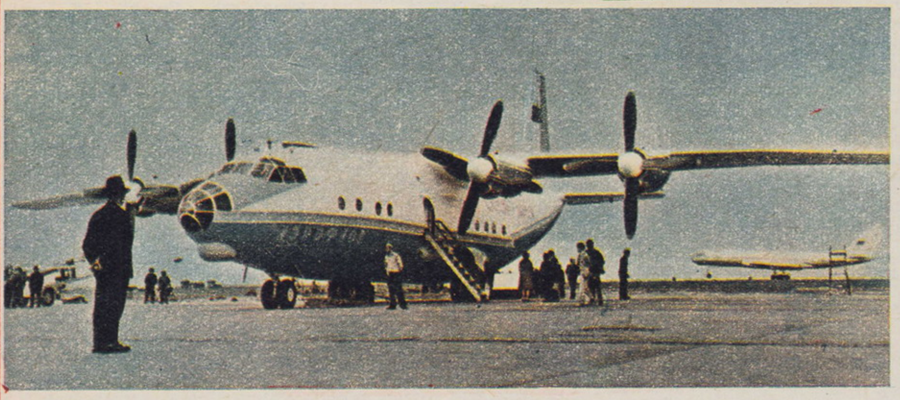
Redaguje Kolegium: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — JERZY ZARĘBSKI; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa.

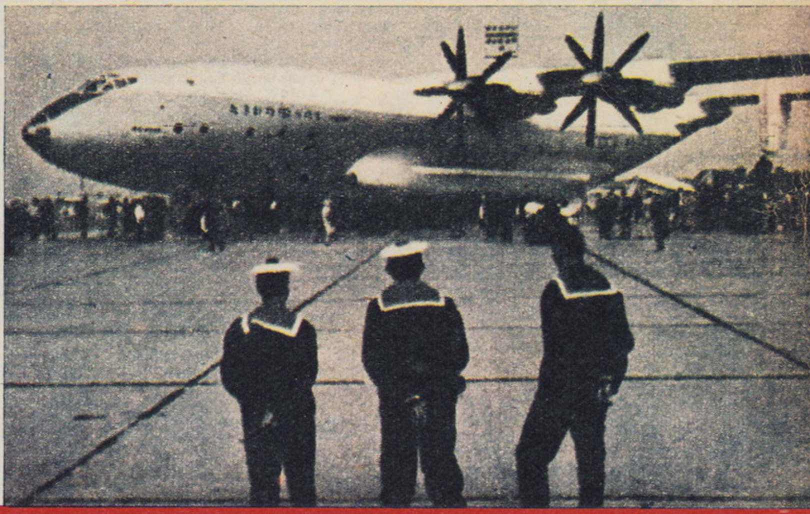
Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 4842 E-58

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

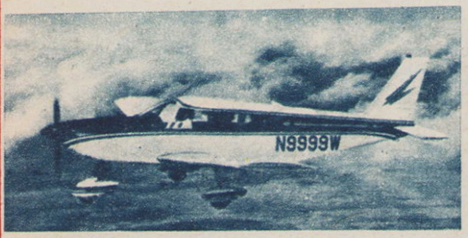
CO NOWEGO LATA!



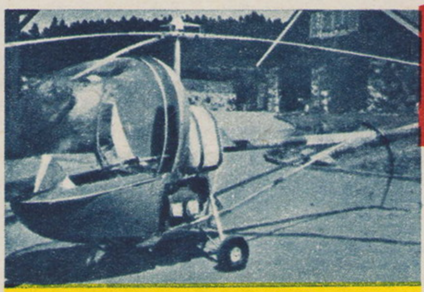
AN-12B. Najnowsza wersja radzieckiego turbośmigłowego samolotu pasażerskiego. Zabiera 20 ton ładunku i rozwija prędkość 550 — 600 km/h. Foto: APN



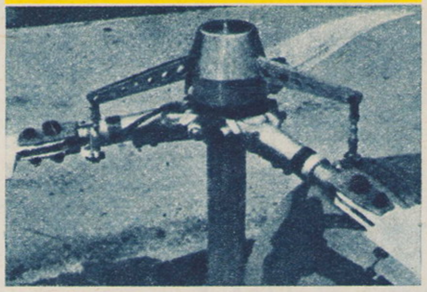
Pierwsze zdjęcie radzieckiego olbrzyma transportowego AN-22, który stał się rewelacją tegorocznego Salonu Lotniczego w Paryżu. Prędkość max. — 740 km/h, pułap — 8 do 10 km, zasięg z ładunkiem 80 T — 5 000 km, z ładunkiem 45 T — 11 000 km. 4 silniki turbośmigłowe o mocy 15 000 KM każdy Długość kadłuba — 57 m.

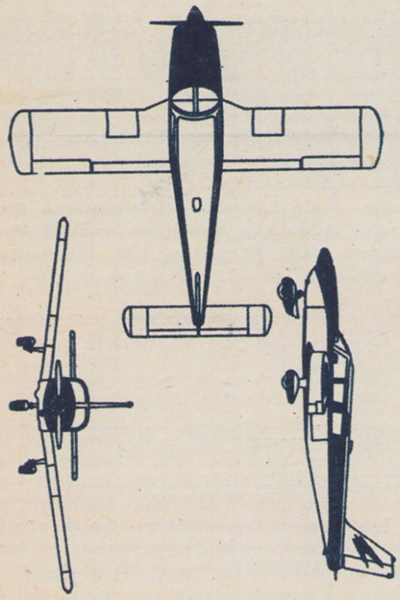


„Cherokee — Six". Samolot 6-miejscowy USA (Piper Pa-32-260). Rozpiętość — 10 m, długość — 8,5 m. ciężar własny — 745 kG, ciężar całkowity — 1 550 kG. obciążenie pow. — 93,9 kG/m kw. Prędkość max. — 270 km/h, prędkość min. — 100 km/h, zasięg 1 100 do 1 750 km, wznoszenie — 4 m/sek, pułap — 4 000 m, długość startu na przeszkodę 15 m — 420 m (lądowanie — 300 m). Silnik — 260 KM. Osiągi podane przy pełnym obciążeniu.



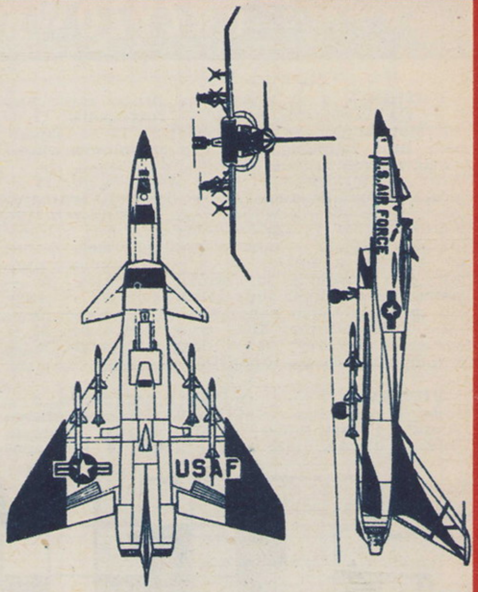
BX—50. 1-miejscowy śmigłowiec amatorski NRF, konstrukcji H. Bergera. Silnik tłokowy 85 KM. Średnica wirnika — 6,5 m, długość — 5,35 m, wysokość — 2,3 m. Ciężar własny — 258 kG, prędkość max. — 140 km/h, wznoszenie — 4 m/sek, zasięg — 360 km. Poniżej — głowica wirnika.





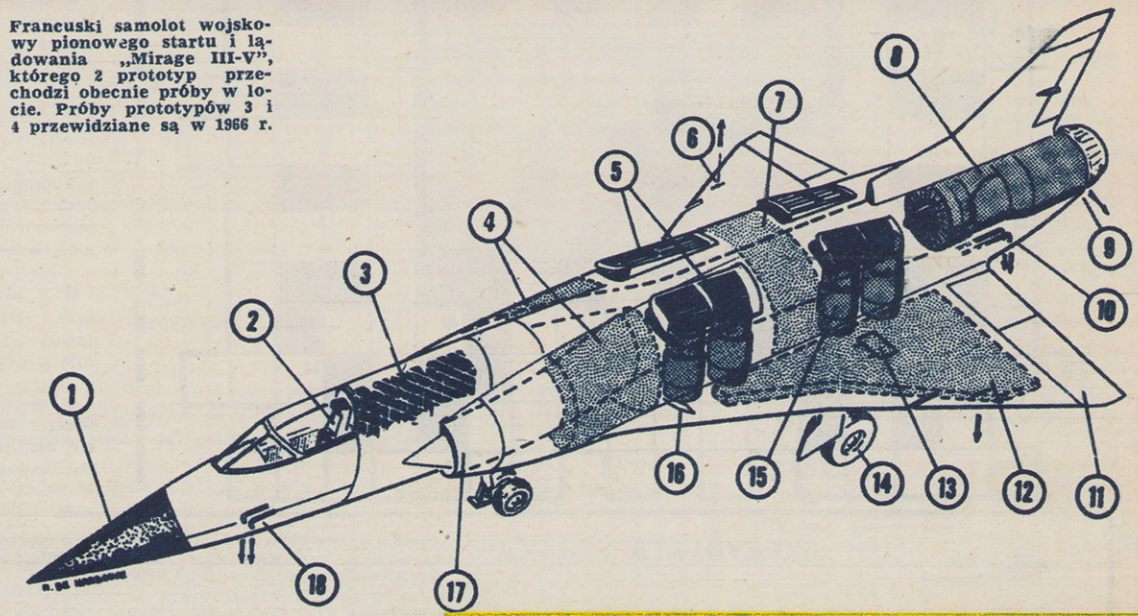
YF-108 „RAPIERE"

Tak ma wyglądać opracowany w wielkiej tajemnicy najnowszy samolot myśliwski dalekiego zasięgu USA — North American YF-108 „Rapiere". Mówi się, że „Rapiere" nie wyjdzie poza stadium prototypu, który podobno wykonał już pierwsze loty w 1964 r. uzyskując prędkość M = 3 w stratosferze. 2 silniki turboodrzutowe J93-GE-3 o ciągu 9 100 kG (13 600 kG — z dopalaniem) każdy. Rozpiętość — ok. 14 m, długość — ok. 20 m, ciężar max. ok. 45 T, obciążenie powierzchni ok. 480 kG/m²; prędkość max. — 3 200 km/h na wys. 20 km, pułap operacyjny — powyżej 21 km, zasięg — ponad 3 600 km, czas wznoszenia na 10 km — ok. 2 min., rozbieg — ok. 850 m. Uzbrojenie — pociski kierowane klasy powietrze-powietrze „Sparrow-3".



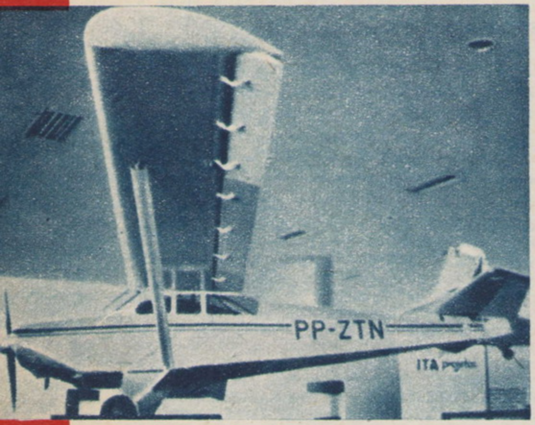
SAMOLOT PIONOWEGO STARTU I LĄDOWANIA „MIRAGE III-V"

Francuski samolot wojskowy pionowego startu i lądowania „Mirage III-V", którego 2 prototyp przechodzi obecnie próby w locie. Próby prototypów 3 i 4 przewidziane są w 1966 r.

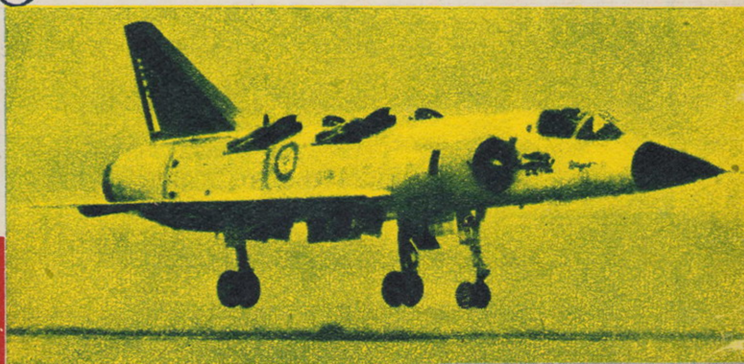


Objaśnienia do rysunku:

1 — Radar wojskowy i nawigacyjny, 2 — fotel wyrzucany działający również na ziemi, 3 — wyposażenie elektroniczne, 4, 7, 12 — zbiorniki paliwa, 5, 15 — silniki pionowe, 6, 9, 10, 18 — dysze sterów strumieniowych, 7 — zbiorniki główne, 8 — silnik napędowy, 11 — lotki, 13 — hamulce aerodynamiczne, 14 — podwozie, 16 — odchylacz strumienia, 17 — wylot powietrza do silnika napędowego.



CTA „Panelinha" Prototyp 4-miejscowego samolotu dyspozycyjnego zbudowany w Brazylii.



LOT
POLSKIE LINIE LOTNICZE ■ ПОЛЬСКИЕ АВИАЦИОННЫЕ ЛИНИИ ■ POLISH AIRLINES
NOWINY
NEWS
ИЗВЕСТИЯ
Nr 42 ● LIPIEC 1965

SEZON W PEŁNI

ROZPOCZĘŁA się wielka wędrówka ludów. Turyści wielu krajów przemierzają Europę wzdłuż i wszerz, poszukując wrażeń, poznając zwyczaje i miasta innych narodów lub pragnąc po prostu odnalezienia miejsca najlepszego wypoczynku. I tu rzecz charakterystyczna – coraz więcej podróżnych zaczyna korzystać z szybkiej i wygodnej komunikacji lotniczej, która dla zachęty wprowadza w dodatku liczne zniżki na przelot.

Obecny sezon turystyczny jest również i dla Polskich Linii Lotniczych LOT okresem wzmożonego wysiłku. Wzorem lat ubiegłych uruchomiono mosty powietrzne, łączące Warszawę z wybrzeżem Morza Czarnego i Adriatyku, obsługując liczne wycieczki zbiorowe Orbisu do wielu interesujących miast. Również i na naszym lotnisku Okęcie lądują samoloty obcych towarzystw lotniczych, przywożąc do Polski na krótszy lub dłuższy pobyt licznych turystów z krajów Europy Zachodniej.

Obecny sezon turystyczny rozpoczęły Polskie Linie Lotnicze pod znakiem wprowadzenia wielu usprawnień i nowości. Stała linia z Warszawy do Zagrzebia ułatwiła znacznie dojazd nad jugosłowiańskie wybrzeże Adriatyku. Nowo uruchomiona komunikacja z Warszawy przez Sztokholm do Helsinek skróciła podróż do stolicy Finlandii, a dla Skandynawów uprościła wędrówkę do ciepłych krajów Europy Południowej.

Interesującą nowością jest wprowadzenie bezpośredniego połączenia Krakowa z Wiedniem. Ma ono szczególne znaczenie dla stale rozszerzanej wymiany turystycznej z Austrią. Z dużym uznaniem spotkało się także uruchomienie linii łączącej Poznań z Berlinem w okresie ostatnich Międzynarodowych Targów Poznańskich.

Podobnie i linie krajowe wzbogaciły się o nowe, niezwykle pożądane połączenia z Koszalinem. Warto tu przy okazji dodać, że w okresie zwiększonego napływu pasażerów PLL LOT uruchamiają dodatkowe połączenia do Krakowa, Wrocławia czy Gdańska.

Tak więc — sezon w pełni. Od naszego wspólnego wysiłku zależy czy będzie on udany, czy personel latający i naziemny LOTu raz jeszcze zda pomyślnie ten trudny egzamin.

СЕЗОН В ПОЛНОМ РАЗГАРЕ

НАЧАЛОСЬ великое «переселение народов». Туристы из многих стран пересекают Европу вдоль и поперек в поисках новых впечатлений; они изучают обычаи других народов, осматривают достопримечательности городов, а то и просто ищут места для самого удобного отдыха. Современный туризм характерен тем, что все большее количество путешествующих пользуется самым быстрым и самым удобным видом транспорта — авиасообщением. К тому же к началу сезона на авиалиниях, как правило, вводятся многочисленные льготы и сниженные тарифы.

Пришло горячее время и для Польских авиационных линий ЛОТ. Используя опыт предыдущих лет, ЛОТ открыл «воздушный мост», связывающий Варшаву с побережьем Черного и Адриатического морей и обслуживающий многочисленные экскурсии, организованные Польским бюро путешествий Орбис в многие интересные города. На варшавском аэродроме Окенце приземляются самолеты иностранных авиакомпаний, привозя в Польшу на более или менее длительное пребывание многочисленных туристов из всех стран Западной Европы.

К началу туристического сезона текущего года Польские авиалинии ЛОТ ввели много новинок, совершенствуя методы обслуживания пассажиров. Постоянно действующая линия Варшава — Загреб в большой степени облегчает переброску туристов на адриатическое побережье Югославии. Недавно открывшееся сообщение из Варшавы через Стокгольм в Хельсинки сократило время путешествия в столицу Финляндии, а для жителей скандинавских стран значительно упростило путешествие в теплые страны Южной Европы.

Интересной новинкой явилось открытие прямого сообщения из Кракова в Вену, имеющее особо важное значение для непрерывно расширяющегося туристического обмена с Австрией. Всеобщее одобрение сопутствовало также открытию линии, связывающей Познань с Берлином в период последней Международной Познанской Ярмарки.

Варшава получила прямую авиасвязь с центром интересного туристского района на побережье Балтийского моря — Кошалином. Следует также сказать, что в периоды усиленного притока пассажиров ЛОТ вводит на трассы, связывающие Варшаву с Гданьском, Краковом и Вроцлавом, увеличенное количество самолетов и устраивает дополнительные рейсы.

Итак — сезон в полном разгаре. Окончится ли он успешно? Это зависит от общих усилий летного и наземного персонала ЛОТа. Со своей стороны, мы не сомневаемся, что испытанный коллектив ЛОТа выдержит этот трудный экзамен.

FULL SEASON

THE full season started. Tourists from many different countries travel in all directions across Europe seeking new impressions and trying to learn as much as possible about the customs and towns of other nations, or simply wishing to find a place where one could really rest. It is certainly worth to note that nowadays an ever increasing number of tourists prefer the swift and comfortable travel by air and to benefit at the same time of the introduced lower excursion and season fares.

The recent tourist season is for Polish Airlines LOT a time of great activity. LOT, having already a good experience with the so called „air bridges" in the past, organised the same this year and linked Warsaw with the borders of the Black Sea and the Adriatic. They already carry numerous „Orbis" excursion groups to various interesting spots. Our airport Okęcie is very busy too receiving many foreign airlines services, which bring to Poland for a short or a longer stay a big amount of tourists from Western Europe.

Polish Airlines LOT introduced recently a number of novelties. One of them is the permanent Warsaw-Zagreb service. Then there is the newly introduced service from Warsaw to Helsinki via Stockholm, which shortened the journey to the capital of Finland and simplified the travel of Scandinavians to the warm Southern Europe countries. It is interesting to learn about the direct Kraków-Vienna service, which has a great bearing on the constantly increasing tourist exchange with Austria. The air link between Poznań and Berlin during the International Poznań Fair has been met with fair approval.

The domestic lines expanded thanks to a new service to Koszalin, and in case of a growing demand of seats, LOT is always ready to operate additional flights to Kraków, Wrocław and Gdańsk.

So, as we already said, the full season started. Only our joint effort together with flight and ground personel of LOT might take us through this difficult examination and allow us to call it a success.

PRZYJEMNEGO URLOPU!

Wszystkim naszym pasażerom, a także zagranicznym turystom, którzy przybywają do Polski na pokładach samolotów PLL LOT i innych towarzystw lotniczych — życzymy przyjemnego urlopu, wielu interesujących wrażeń i dobrej pogody. Do życzeń załączamy uśmiech naszej stewardessy — panny Alicji Gerwat.



Od czasu do czasu prezentować będziemy na łamach „LOT Nowin” nasze krajowe i zagraniczne placówki, pracujących w nich ludzi, ich osiągnięcia i kłopoty. Dziś rozpoczynamy od Gdańska. Jest to bowiem jedna z najlepszych placówek krajowych LOTu, obsługiwana przez wykwalifikowanych i całym sercem oddanych pracowników. Oto więc siadamy w samolot i lecimy do Gdańska. Pilotuje czterokrotny milioner LOTu kapitan Dąbrowski, drugi pilot — Jerzy Grzędzielski.



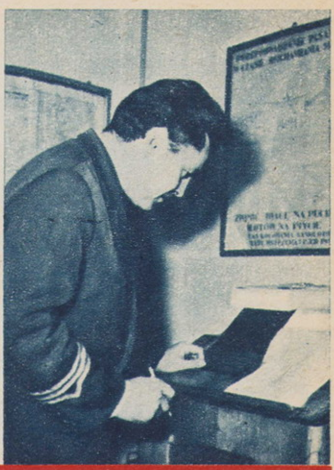
Wanda Zalewska, księgowa i p. o. zastępcy kierownika.



Bolesław Cierieszko, st. kierownik ruchu.



Helena Bohusz, główna kasjerka.



Ludwik Błuszuk, st. kierownik ruchu.

LECIMY DO GDAŃSKA



Edward Kolendo, kierownik oddziału.

Pierwsze wrażenie jest niezwykle przyjemne. Podróżnych wita sprawna i uprzejma obsługa naziemna, otoczenie budynku portowego utrzymane jest estetycznie — trawniki, kwiaty, wygodne ławki.

Kierownikiem oddziału gdańskiego LOTu jest p. Edward Kolendo, o którym najbliższa rodzina powiada, że mieszka na lotnisku, a tylko od czasu do czasu wpada do domu, aby się dowiedzieć co nowego. Do Gdańska przybył 1 maja 1945 i pozostał do dzisiaj. W pierwszym powojennym okresie samoloty komunikacyjne LOTu lądowały na lotnisku w Rumii Zagórze, a obecne lotnisko we Wrzeszczu rozpoczęło swą karierę w lutym 1946, roku, gdy otwarto regularną linię Warszawa — Gdańsk. Wkrótce potem nową: Gdańsk — Sztokholm. Od początku ruch był duży, przy tym biuro portu mieściło się w prywatnym mieszkaniu, dopiero w 1951 roku wzniesiono nowy budynek.



Stanisław Bowar, mechanik lotniczy.



Port lotniczy w Gdańsku. Każdy pasażer jest tu mile witanym gościem.

P. Kolendo rozpoczął pracę w Locie w 1948 roku od stanowiska kierowcy i konserwatora sprzętu, potem przez 4 lata był kierownikiem ruchu i od 1954 r. jest kierownikiem oddziału. Dodajmy, że większość pracowników gdańskiego LOTu to wieloletni pracownicy, jak np. p. Wanda Zalewska. W ciągu tych lat placówka odniosła wiele sukcesów. Trzykrotnie zdobyła proporzec we współzawodnictwie między krajowymi oddziałami. Stałą troską wszystkich pracowników jest to, aby samoloty z Gdańska odlatywały z kompletem pasażerów. Przykładem linia do Wrocławia — początkowo korzystało z niej po 3 osoby, teraz przeciętnie po 24. Najlepszą w kraju jest również linia Gdańsk — Kraków. A przecież do Gdańska przylatywały w ubiegłych latach również samoloty czeskie i węgierskie z urlopowiczami.

Załoga gdańskiej placówki, a zwłaszcza jej kierownik, posiadła bowiem cenną umiejętność zyskiwania sobie i naszym liniom lotniczym stałych sympatyków. Wśród nich są wybitni naukowcy, profesorowie, inżynierowie. Podobnie jeśli chodzi o zdobywanie klientów, którzy wysyłają towary samolotami. Pomagają w tym szerokie kontakty, a w szczególności cenna cecha p. Kolendo i jego współpracowników — łatwość zjednywania sobie ludzi. Stąd sukcesy. Przykładem choćby ten, że w ub. r. z Gdańska do Warszawy przeleciało o 2 tys. więcej pasażerów niż w odwrotnym kierunku. To o czymś świadczy. Dość powiedzieć, że pasażer na gdańskim lotnisku nie czuje się obco jest mile witanym gościem. To oczywiście zobowiązuje, zwłaszcza, gdy aura sprawia kłopoty i trzeba odwoływać loty. Ambicją pracowników portu jest wtedy, by pasażerowie byli jak najwcześniej o zmianach zawiadomieni.

Na gdańskim lotnisku trwa stały ruch: w lecie 5 połączeń z Warszawą, 2 z Wrocławiem i 1 z Krakowem. Marzeniem p. Kolendo jest jednak uruchomienie potrzebnej linii do Szczecina, nawiązanie bliższej współpracy ze Skandynawią, no i by Gdańsk posiadał większe lotnisko, dostępne dla ruchu międzynarodowego.

Życzymy spełnienia tych pragnień, a całej sympatycznej załodze gdańskiego LOTu gratulujemy osiągnięć i dziękujemy za codzienną, dobrą robotę.



KIERUNEK — HELSINKI!

Trzeciego lipca br. uruchomiona została nowa linia komunikacyjna LOTu z Warszawy przez Sztokholm do Helsinek. Z tej okazji, staraniem Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT, Poczta Polska wydała okolicznościowy stempel, upamiętniający otwarcie połączenia do stolicy Finlandii. Stemplowane były nim listy lotnicze, wysyłane za pośrednictwem poczty głównej w Warszawie oraz urzędu pocztowego nr 19 w porcie na Okęciu.

Obok zamieszczamy: reprodukcję okolicznościowego stempla oraz zdjęcie gościa z dalekiej Finlandii — samolot Fińskiego Towarzystwa Lotniczego KAR-AIR na lotnisku Okęcie.



Czcigodny gość

Warszawa gościła ostatnio wielkiego kompozytora — p. Igora Strawińskiego. Przyleciał on z Paryża na pokładzie naszego samolotu Ił-18. W czasie podróży towarzyszył Mistrzowi pracownik paryskiej placówki LOTu — p. Andrzej Podczaszy. Na lotnisku Okęcie oczekiwały na czcigodnego gościa tłumy wielbicieli Jego talentu.

Na zdjęciu: mistrz Igor Strawiński opuszcza samolot w towarzystwie Andrzeja Podczaszego.



RECHOCĄCE PODRÓŻNICZKI

Samolotami PLL LOT podróżowało już wiele zwierząt. Były między nimi tygrysy, małpy, krokodyle i psy. Ale to tylko w sporadycznych wypadkach. Stałymi natomiast podróżniczkami są obecnie mieszkanki naszych stawów.

Dwa razy w tygodniu odlatuje do Paryża i Zurichu transport żab. Dostarcza je warszawska Spółdzielnia Hodowlana „Czerniaków". Każda żaba jest dokładnie obejrzana, zbadana, wymyta. W daleką podróż jadą tylko najdorodniejsze sztuki, by zaspokoić gusta kulinarne Francuzów i Szwajcarów. Dodajmy, że polskie żaby cieszą się tam dużym powodzeniem. W sklepach i restauracjach pojawiają się bowiem w doskonałej kondycji, szybka podróż polskim samolotem uchrania je od zmęczenia, chorób i złego humoru.

Na zdjęciach: pani Sonia ze Spółdzielni „Czerniaków" wraz z przygotowującymi się do podróży żabami oraz dwie skrzeczące podróżniczki w oczekiwaniu na odlot.





SAM POŚRÓD MIASTA



Na lotnisku Okęcie bawili ostatnio niecodzienni goście — aktorzy, realizatorzy i obsługa techniczna filmu polskiego — którzy pracowali nad nowym filmem fabularnym „Sam pośród miasta". Główną rolę gra popularny aktor — Zbigniew Cybulski, który — jak się nam zwierzył — jest zagorzałym i wiernym pasażerem LOTu.

Na zdjęciach zamieszczamy kilka migawek z realizacji filmu na lotnisku Okęcie.





LOT W RZYMIE

Symbole LOTu stają się coraz bardziej popularne za granicą. Towarzyszą one stale rozszerzanej akcji reklamowej polskich i zagranicznych biur podróży. Oto kilka przykładów, zrealizowanych staraniem Działu Reklamy i Wydawnictw PLL LOT oraz naszych reprezentantów zagranicznych.

Przy szosie, wiodącej na kairskie lotnisko wielka plansza zaprasza dwujęzycznym napisem (po angielsku i arabsku) do odwiedzenia Polski na pokładzie samolotów LOTu. Zwraca ona uwagę zwłaszcza reprodukowanym plakatem „z chłopcem". Podobnie ukazały się już z dala widoczne plansze reklamowe LOTu nad Kanałem Sueskim.

Ostatnio na ulicach Rzymu zainstalowano estetycznie wykonane tablice reklamowe LOTu. Zostały przygotowane bardzo starannie pod czujnym okiem naszego rzymskiego reprezentanta, p. Zbyszyńskiego. Szczególnie jednak w nocy nabierają one pełnych blasków. Dyskretnie podświetlone, już z daleka przyciągają wzrok przechodniów.

Na zdjęciach zamieszczamy kilka LOTowskich reklam, zainstalowanych na ulicach Rzymu.



PRZEWODNIK PO POLSCE

Dla potrzeb angielskich turystów opracowany został interesujący folder reklamowy LOTu i Orbisu. Na 20 stronach umieszczono tu wielki zasób informacji, które obrazują nie tylko atrakcyjność turystyczną naszego kraju, ale także mogą służyć podróżnym w poruszaniu się po naszym kraju lub w wyborze odpowiedniej wycieczki.

Znajdujemy tu więc krótki opis Polski i jej najciekawszych miast, klimat, warunki uczestnictwa w wycieczkach, ceny pokoi hotelowych, spis najpiękniejszych uzdrowisk, programy wycieczek i pobytów dla sportowców, żeglarzy, wędkarzy i myśliwych. Ciekawie opracowano także dział „jak przyjechać do Polski", w którym podano warunki podróży morzem, niebem i ziemią. Znajdujemy tu także m. in. ceny biletów w lotniczej komunikacji krajowej oraz adresy hoteli i campingów.



NASZE STEWARDESSY

MARIA OSTASZEWSKA

Do LOTu trafiła jak większość — z SGSZ. Ukończyła właśnie ostatni rok studiów, gdy nadeszła propozycja pracy w charakterze stewardessy. Zgodziła się bez wahania — nie wyobrażała sobie bowiem tkwienia za biurkiem. Nęcił szeroki świat, a kilka próbnych lotów spowodowało, że p. Maria Ostaszewska szybko połknęła tak zwanego „lotniczego bakcyla". Latanie stało się jej żywiołem, jakakolwiek dłuższa przerwa jest nie do zniesienia.

— Od tamtej pory minęło już 5 lat. Czy jest pani zadowolona z wyboru tego właśnie zawodu?

— Tak, bardzo. W czasie studiów marzyłam o pracy w protokole dyplomatycznym, LOT nagle wszystko odwrócił. Jestem zadowolona, może



również i dlatego, że bardzo ciekawią mnie ludzie. Zauważyłam, że na przykład najbardziej zdyscyplinowani są pasażerowie, którzy rzadko latają: posłusznie zapinają pasy, gaszą papierosy przy starcie i lądowaniu. Bardziej krytycznie natomiast nastawieni są podróżni, „oblatani" na wielu trasach. Czasami mają rację i wtedy robimy wszystko, aby usunąć drobne niewygody, pomóc im w jak najprzyjemniejszym spędzeniu podróży.

— A Polacy z zagranicy?

— Bardzo lubię z nimi latać. Są często wzruszający. Niektórzy witają nas na obcym lotnisku ze łzami w oczach. Rozchwytują polskie gazety i czasopisma. Niejednokrotnie musimy wysłuchiwać długich opowieści o życiu na emigracji, o tęsknocie do kraju, opowiadać jak to w Polsce się żyje, prostować błędne wyobrażenia.

Zdarzyło mi się niejednokrotnie, że proszono o typowo polskie posiłki — bigos, kapuśniak, żurek, czarny chleb. Niestety, wyżywienie pobieramy także w portach zagranicznych i musi ono być w pewnym stopniu znormalizowane. Bardzo wzruszające są również chwile, gdy przelatujemy nad polską granicą. Miałam kiedyś wycieczkę Polonii amerykańskiej. Prosili, by z dokładnością co do minuty powiedzieć, kiedy to już zacznie się Polska. Wstali wtedy i popłakali się. Przyznam, że i ja miałam łzy w oczach. I jeszcze jedno, wielu Polaków zza oceanu pyta o to, dlaczego nie mogą lecieć do Europy polskim samolotem. Twierdzą, że chętnych byłoby bardzo dużo, obliczają i wyliczają, że to się znakomicie opłaci.

— Dokąd pani chciałaby polecieć?

— Do Japonii. Marzę o tym od dawna, jestem pod urokiem tego interesującego kraju.

— Co pomogłoby pani w pracy?

— Wózki do rozwożenia napojów. Mówiły już o tym koleżanki w poprzednich wywiadach. Przy okazji można by też prezentować polskie wyroby — wódkę, papierosy, słodycze. Wydaje mi się także, że upominki dla pasażerów pierwszej klasy powinny być starannie dobierane, powinny mieć trwałą wartość pamiątkarską.

— Co pani najbardziej lubi?

— Dom. Nasza praca jest tak ruchliwa, że tym bardziej ceni się każdą spędzoną w nim chwilę.

— Dziękujemy, życzymy przyjemnych lotów i rychłej, dalekiej podróży na japońskie wyspy.



POŻYTECZNE IMPREZY

W myśl zaleceń IATA organizowane są przez towarzystwa lotnicze imprezy reklamowo-instruktażowe, których zadaniem jest podniesienie na wyższy poziom i znaczne usprawnienie obsługi pasażerów oraz transportu towarów. W akcji tej bierze udział także LOT. Ostatnio w Centralnym Porcie Lotniczym na Okęciu odbył się tak zwany „tydzień sprawnej odprawy bagażu", zorganizowany przez PLL LOT przy współpracy z Austriackimi Liniami Lotniczymi AUA. W tej samej serii imprez odbyły się już m. in. tygodnie sprawnej obsługi pasażerów oraz sprawnej informacji.

Znaczenie szkoleniowe tych imprez jest duże. Osiągnięte wyniki oraz zanotowane obserwacje pozwalają przypuszczać, że te tygodnie wzorowej pracy przyczyniają się do dalszej poprawy obsługi pasażerów.

Na zdjęciu: stewardessa naziemna LOTu, p. Ada Kamińska, wraz z przedstawicielem AUA — p. Władysławem Woźniakiem w czasie trwania „tygodnia sprawnej odprawy bagażu". Prosimy o zwrócenie uwagi na dowcipnie i pomysłowo zaprojektowaną instrukcję dla pracowników obsługi bagażu.



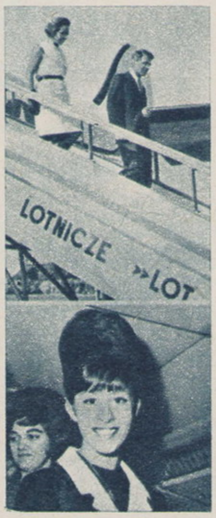
PODHALAŃSCY GÓRALE

Związek Polaków w Chicago zorganizował ostatnio wycieczkę do Polski dla 156 górali, pochodzących z Podhala. Na lotnisku Okęcie oczekiwało ich kilkuset członków rodzin i przyjaciół. Wszyscy w tradycyjnych strojach góralskich. Niestety, wielki zawód sprawiła pogoda. Rzęsisty deszcze uniemożliwił urządzenie wielkiego powitania. Po wysiadających z samolotu górali podjechał aż do samego trapu autokar PLL LOT, by przewieźć ich do budynku odprawy celnej i paszportowej. Niemniej jednak powitanie było bardzo gorące. Grała góralska kapela ze wsi Puzówka koło Nowego Targu, okrzykom, uściskom i łzom wzruszenia nie było końca.

Po krótkim odpoczynku polscy górale z Chicago wraz z rodzinami pojechali na Podhale, by następnie zwiedzić nasze Ziemie Północne.

NOWY NUMER LOT MAGAZYNU

Ostatnio ukazał się nowy numer przeglądu nowości Polskich Linii Lotniczych LOT — „LOT Magazyn". Jak zwykle przynosi on wiele interesujących materiałów — kronikę LOTu, artykuł o moście powietrznym na Międzynarodowe Targi Poznańskie, informacje z dziedziny lotniczej turystyki oraz ciekawy artykuł, omawiający dane techniczne samolotu AN-24, które wkrótce zasilą tabor latający LOTu. Znajdujemy tu również obszerne omówienie sylwetki kapitana Jerzego Niecieńgiewicza, pilota LOTu. W części turystycznej na uwagę zasługuje artykuł o polskiej sztuce ludowej i 700-leciu Warszawy. Kuchnia polska i słowniczek uzupełniają numer.





Z okazji rocznicy Armii Radzieckiej spotkali się na cocktailu w Berlinie (od lewej): komendanci — radziecki i angielski — kontroli obszaru powietrznego w Berlinie zachodnim oraz reprezentant PLL LOT — p. Lewicki.



LOT NA TARGACH

Jak co roku, tak i tym razem PLL LOT wzięły udział w Międzynarodowych Targach Poznańskich. Spotkało się to z dużym zainteresowaniem i uznaniem cudzoziemców, którzy rezerwowali sobie przeloty powrotne, pytali o informacje. Nasz targowy personel służył wszechstronną radą i pomocą.

Z dużym zainteresowaniem dziennikarzy, akredytowanych przy XXXIV MTP, spotkała się tradycyjna konferencja prasowa (patrz wyżej), która odbyła się w Poznaniu w trzecim dniu trwania imprezy. Na konferencję przybyło 67 dziennikarzy krajowych i zagranicznych, reprezentujących agencje i dzienniki. Otrzymali oni obszerną informację na temat działalności PLL LOT, ich udziału w Targach, unowocześniania sprzętu latającego, projektowanych linii komunikacyjnych. Następnie dziennikarze zadali 19 interesujących pytań, na które odpowiadał w imieniu Dyrekcji PLL LOT naczelnik działu akwizycji p. Mieczysław Rolski. W konferencji z ramienia LOTu wzięli także udział: pełnomocnik do spraw XXXIV MPT — p. Jadwiga Śliżewicz, kierownik poznańskiego oddziału — p. Bogusław Łączkowski, kierownik pawilonu — p. Rodzoń oraz przedstawiciel działu reklamy i wydawnictw — red. Jerzy Woydyłło.



Zdjęcia w numerze: Archiwum LOT (5), Marian Kobrzyński (19), Władysław Pawelec (4)

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka nr 17, pokój 255, tel. 22-40-73. Redaktor odpowiedzialny: mgr PIOTR GRUDZIŃSKI. Wkładka do numeru 27 (730) z dnia 4 lipca 1965 „Skrzydlatej Polski".